Nr 7 (51)

ZA KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK CZWARTY | Warszawa 1 — 15 kwietnia 1951 | Cena 75 gr



Żołnierze w jednostce oficera Szpajzera zajęli w roku ubiegłym najlepsze miejsce w Przeglądzie Generalnym wśród całego składu Służby Samochodowej. Jednym z wyróżnionych kierowców był kpr. Podrucki (widoczny na zdjęciu), który również w bieżącym Przeglądzie postanowił utrzymać wraz ze swoimi kolegami zaszczytne miano przodowników Służby Samochodowej.

WSZYSTKIE SIŁY DO WZOROWEGO PRZYGOTOWANIA GENERALNEGO PRZEGLĄDU



JESTEŚMY GOTOWI DO PRZEGLĄDU!

Już wkrótce Służba Samochodowa stanie przed wielkim, dorocznym egzaminem, jakim będzie Generalny Przegląd pojazdów mechanicznych całego WP. W roku bieżącym Przegląd ten będzie miał szczególnie uroczysty charakter. Po raz piąty bowiem przed Dowództwem naszego Wojska zademontrujemy sprawność swych samochodów oraz poziom swego wyszkolenia.

Tradycja Generalnych Przeglądów naszej Służby jest dziś we wszystkich jednostkach samochodowych słusznym powodem dumy żołnierskiej. Dumy z uzyskiwanych rok rocznie coraz to lepszych wyników, z wkładu, jaki daliśmy codzienną pracą w podniesienie gotowości bojowej Odrodzonego Wojska Polskiego.

Dlatego honorem i ambicją całego stanu osobowego Służby Samochodowej będzie, zgodnie z kilkuletnią tradycją udowodnienie, że również w ciągu ostatniego roku uczyniliśmy olbrzymi krok naprzód. W oparciu o najlepsze wzory Armii Radzieckiej, wyposażeni w nową technikę i nowoczesny sprzęt Kraju Socjalizmu, Służba nasza z każdym dniem coraz bardziej staje się w pełni wartościową, bojową służbą liniową.

Wszystkie siły dla wzorowego przygotowania się do Generalnego Przeglądu Samochodowego!

W dniach Przeglądu musimy bowiem jasno i wyraźnie wykazać Dowództwu i Kolegom z innych broni, że dobrze wykonujemy zadania nałożone na Służbę Samochodową WP.

Pamiętajmy więc o tym, że Przegląd Generalny to nie tylko zademonstrowanie 100% sprawnych technicznie samochodów i naszego wysokiego wyszkolenia politycznego, bojowego i technicznego, lecz również stanu naszych garaży, warsztatów, wyposażenia, sal motoryzacyjnych i świetlic. To też po codziennym żołnierskim trudzie, w którym walczyliśmy o podniesienie gotowości bojowej naszej służby, musimy się ponownie zmobilizować celem uzyskania jak najlepszych wyników w Przeglądzie.

Wynikami Generalnego Przeglądu damy bowiem dowód wielkiej siły i bojowości młodej motoryzacji naszego wojska. Udowodnimy, że Ludowe Wojsko Polskie jest dziś w pełni zmotoryzowaną i nowoczesną armią.

Wykazując w Przeglądzie najwyższą dbałość o nasze samochody damy jednocześnie polskiej klasie robotniczej gwarancję, że powierzony nam sprzęt — własność ludowego państwa — znajduje się w godnych rękach. Dając dowód wysokich wartości politycznych, bojowych i technicznych naszej służby, stwierdzimy, że nie poszła na marne praca w oparciu o doświadczenia i wzory Radzieckiej Służby Samochodowej, praca dowódców, którzy zostali wypróbowani w zwycięskich bojach Armii Radzieckiej.

Potwierdzimy, że nasze osiągnięcia stały się możliwe, ponieważ Służba Samochodowa nie zasklepiła się w ciasnym kręgu techniki, lecz dba stale o pełne wyrobienie i uświadomienie polityczne i obywatelskie swej kadry; że codzienny wysiłek żołnierzy — kierowców i mechaników Służby Samochodowej kierowanych przez ofiarnie pracujących dowódców — oficerów i podoficerów, wspieranych na każdym odcinku swej pracy przez organizację Partyjną, ZMP-owską i przez świecących swym przykładem osobistym członków PZPR i ZMP — daje wyniki, będące w stanie zagwarantować naszemu wojsku siłę i bojowość.

DO NOWYCH SUKCESÓW

Dlatego dziś mobilizujemy się do wzorowego przygotowania dorocznego Generalnego Przeglądu.

Dlatego idziemy stale naprzód. Dzięki wspaniałym wzorom radzieckim, opanowujemy nową technikę motoryzacyjną. Podnosimy na wyższy poziom wyrobienie polityczne i wartości żołnierskie naszej kadry. W walce o pokój i Plan 6-letni stajemy w ogólnonarodowym froncie, dając dowód, że Ludowe Wojsko Polskie związane jest nierozerwalnie ze swym narodem, przekształcającym się w naród socjalistyczny, że stoi na straży jego bezpieczeństwa i niepodległości.

ppor. St. Kubisiak

STUDIUJEMY MATERIAŁY VI. PLENUM KC PZPR

Kierowcy i mechanicy naszej jednostki z wielkim zainteresowaniem zapoznali się z treścią referatów wygłoszonych na VI Plenum KC PZPR. Wkrótce po tym odbyło się z inicjatywy członków Partii i ZMP szereg zebrań dyskusyjnych w świetlicy, na których omawialiśmy dokładnie materiały zawarte w referatach tow. B. Bieruta i tow. H. Minca.

W jednym z zebrań wzięli udział, oprócz członków PZPR i ZMP, wszyscy niezorganizowani żołnierze. Wywiązała się ożywiona dyskusja, w której zabierali głos, obok agitatorów i członków Partii, bezpartyjni koledzy. Wszyscy podkreślali jednogłośnie, że VI Plenum wytyczyło skutecznie całemu narodowi polskiemu drogę w walce o pokój i plan 6-letni.

W toku dyskusji przewodniczący Koła ZMP, czołowy agitator jednostki kpr. Chudziak stwierdził, że hasło ogólnonarodowego frontu zostało wysunięte przez Partię w chwili, gdy wymagała tego międzynarodowa sytuacja. Zaostrzyło się bowiem niebezpieczeństwo rozpętania nowej rzezi wojennej przez amerykańskich imperialistów. Rośnie groźba agresji przeciwko Związkowi Radzieckiemu i krajom demokracji ludowej, godząc w niepodległość naszej Ludowej Ojczyzny.

Członek PZPR st. szer. Jarmoliński wskazał na wypowiedź Generalissimusa Stalina w rozmowie z korespondentem „Prawdy", że obrona pokoju jest dziś najważniejszą sprawą całej ludzkości.

(Dokończenie na str. 2)

TACY SĄ NAM PRZYKŁADEM



Z dumą nosi kpr. Matusielański odznakę „Wzorowy Kierowca". Zasłużył na nią w zupełności, a troska jaką otacza powierzony mu sprzęt, pobudza pozostałych Kolegów do równie starannej konserwacji pojazdów mechanicznych.

Ostatnio zobowiązał się kpr. Matusielański do przekroczenia na swym samochodzie normy przebiegu do naprawy średniej. Zobowiązaniem tym dał przykład, że żołnierze naszej służby, odpowiadając na wezwanie Zakładów Pruszkowskich, godnie czczą, wraz z całą klasą robotniczą Polski, dzień 1 Maja.

APEL STUDENTÓW
Studium Wojskowego, Wydziału Mechanicznego Politechniki do Żołnierzy — Racjonalizatorów Służby Samochodowej WP.

Obserwując za pośrednictwem pism fachowych osiągnięcia racjonalizatorskie w dziedzinie samochodowej, przypuszczamy, że wielu z Was przy opracowaniu projektów racjonalizatorskich napotyka na trudności, które z naszą pomocą mogłyby być sprawniej rozwiązane.

Rozumiejąc znaczenie racjonalizacji w dziedzinie samochodowej, która jest jednym z ogniw ogólnego ruchu racjonalizatorskiego, przynoszącego wielkie korzyści Polsce budującej socjalizm, postanawiamy dopomóc Wam w miarę wiadomości jakimi dysponujemy na obecnym etapie nauki. Uważamy, że nasza współpraca przyczyni się do osiągnięcia przez Was jeszcze lepszych wyników.

Spotykając się z trudnościami zwracajcie się do nas o fachową radę i pomoc, a my chętnie jej udzielimy i pomożemy Wam w upowszechnieniu Waszych osiągnięć racjonalizatorskich.

Swoje zapytania kierujcie pod adresem: Studium Wojskowe przy Politechnice Śląskiej, Gliwice, ul. Częstochowska 15.

Delegacja Studentów Wydz. Mech.
Z. Kozłowski, A. Tresz, J. Janicki

(Apel studentów omawiamy na str. 3).

szer. B. Czakon

ZOBOWIĄZANIA KIEROWCÓW

My, członkowie ZMP zrzeszeni w Kole Samochodowym na zebraniu w dniu 25.III.1951 postanawiamy:

— Idąc śladami naszych braci robotników, a w szczególności w odpowiedzi na apel metalowców Zakładów Pruszkowskich z okazji zbliżającego się wielkiego święta międzynarodowego proletariatu i Polski Ludowej, 1-go Maja, w celu zadokumentowania naszej woli walki o pokój i socjalizm—wzmóc i uwielokrotnić nasz wysiłek dla utrzymania w stałej gotowości bojowej samochodów, które powierzyła nam nasza ludowa ojczyzna.

Również zobowiązujemy się:

— Stale podnosić poziom naszego wyszkolenia politycznego, wojskowego i fachowego, pomagać mniej doświadczonym kolegom-kierowcom, uczyć się od doświadczonych kierowców Kraju Zwycięskiego Socjalizmu, tak, aby nasze jednostki samochodowe w każdej chwili były gotowe dla obrony Kraju przed zaborczym imperializmem zachodnim.

Wzywamy jednocześnie wszystkich Kierowców zrzeszonych i niezrzeszonych do walki o przodownictwo i gotowość bojową, przez co jeszcze bardziej wzmocnimy siły obozu pokoju.

Przed letnimi ćwiczeniami



Przejście na wiosenno-letnią eksploatację to również troskliwe przygotowanie motocykli. Na zdjęciu: kpr. Gromek już teraz dba, aby w czasie letnich ćwiczeń maszyna łącznika — motocyklisty pracowała niezawodnie. (Techniczny opis budowy motocykla BMW-350 zamieszczamy na str. 6).

gen. bryg. A. MATWIJEWSKI

PRZEGLĄD GENERALNY EGZAMINEM KIEROWCÓW

Minister Obrony Narodowej rozkazem Nr 12 z dnia 22 marca br. zarządził przeprowadzenie Przeglądu Generalnego.

Przegląd Generalny powinien wykazać:

- **stan techniczny pojazdów mechanicznych,**
- **przygotowanie kierowców pod względem politycznym, wojskowym i technicznym,**
- **stan dyscypliny w oddziale,**
- **organizację służby parkowej i obsługi technicznej.**

Przegląd Generalny — jest więc podstawowym sprawozdaniem każdego kierowcy, mechanika warsztatowca, podoficera i oficera z dokonanej pracy i służby w ciągu roku. Podczas Przeglądu ujawni się kto dużo i wytrwale pracował w ciągu roku, a kto lekceważąco odnosił się do swych obowiązków.

U dobrych kierowców, mechaników i innych specjalistów Służby Samochodowej będą wysokie wskaźniki z przedmiotów politycznych, wojskowych i fachowych, a powierzone im pojazdy mechaniczne będą w sprawnym stanie technicznym, należycie oczyszczone i nasmarowane. Natomiast u opieszałych kierowców nabyta przez nich wiedza będzie niedostateczna, stan pojazdów mechanicznych będzie pozostawiał dużo do życzenia, a dyscyplina nie będzie na wysokim poziomie.

Obowiązkiem każdego kierowcy powinno być dążenie do zajęcia czołowego miejsca w szeregach przodowników pracy rodziny samochodziarzy, w której nie może być naruszających dyscyplinę wojskową, powodujących wypadki i katastrofy samochodowe.

Zwłaszcza teraz w okresie przygotowawczym do tego doniosłego i zaszczytnego egzaminu każdy kierowca, mechanik, warsztatowiec, wszyscy żołnierze i podoficerowie Służby Samochodowej obowiązani są przeanalizować i poddać ostrej krytyce całą swą pracę i niezwłocznie przystąpić do usunięcia ewentualnych niedociągnięć.

Kto jest słabo przygotowany politycznie, powinien zwrócić się o pomoc do swego kolegi, powinien sam czytać potrzebną literaturę i prosić przełożonego (podoficera lub oficera) o wyjaśnienie niezrozumiałych zagadnień. W przygotowaniu wojskowym i technicznym należy także wyrównać wszystkie niedociągnięcia i wyjaśnić niezrozumiałe kwestie. Trzeba szeroko wykorzystać pomoce szkolne sal motoryzacyjnych, organizować konsultacje z najbardziej zaawansowanymi kierowcami starszego rocznika i wykładowcami, a technicy i oficerowie pododdziału powinni w tym okazać najdalej idącą pomoc.

Podczas Przeglądu Generalnego szczególna uwaga będzie zwrócona na sprawozdawczość z wykonanej pracy przez każdy pojazd mechaniczny, na planowe i w odpowiednim czasie przeprowadzane przeglądy techniczne, na ogólny stan techniczny pojazdów, ich zewnętrzny wygląd, na stan i ilość narzędzi w zestawach każdego pojazdu.

W celu uniknięcia usterek i niedociągnięć w tej części Przeglądu Generalnego każdy kierowca powinien niezwłocznie sprawdzić czy wszystko prawidłowo jest wpisane do książki samochodu i wpisać to, co omyłkowo zostało opuszczone. Sprawdzić, zgodnie z planem eksploatacji, czy pojazd poddany był wszystkim przeglądom technicznym; zapamiętać zapas jego przebiegu, który kolejny numer przeglądu technicznego ma być przeprowadzony, po ilu kilometrach ma być zdany do średniej lub głównej naprawy. Przekonać się czy wszystkie narzędzia są wpisane do książki samochodu. Sprawdzić stan narzędzi i czy zestaw jest kompletny; po sprawdzeniu usunąć ewentualne braki i usterki.

W godzinach zajęć parkowych należy starannie obejrzeć cały pojazd, sprawdzić i w razie potrzeby dociągnąć wszystkie umocowania, ujawnić wszystkie braki w wyglądzie zewnętrznym i w stanie technicznym mechanizmów i zespołów. Wyprostować zewnętrzne wgięcia, a pęknięte błotniki pospawać. W razie potrzeby dokonać bieżącej naprawy. Pomalować wytarte miejsca, a jeśli trzeba to nawet cały pojazd. Malować pojazd można jednak dopiero po dokonaniu wszystkich innych prac przy maszynie. W praktyce dało się bowiem niekiedy zauważyć, że niektórzy niesumienni kierowcy, nie chcąc się przepracować, starają się zamalować pęknięte błotniki, wgniecenia, błoto itp. Tanie „sposoby" są nie tylko szkodnictwem, lecz i przestępstwem, gdyż narażają Państwo na zbędne wydatki i marnotrawstwo. Wprawne oko sprawdzającego od razu pozna taki „zamaskowany" pojazd i zmusi doprowadzić go do porządku, a pododdział straci kilka dodatnich punktów za stan techniczny pojazdu.

Mechanicy samochodowi i podoficerowie, dowódcy pododdziałów powinni stanąć na czele w przygotowaniu pojazdów mechanicznych do Przeglądu Generalnego. Powinni osobiście obejrzeć wszystkie pojazdy swego pododdziału wspólnie z najlepszymi i doświadczonymi kierowcami. Sprawdzić całą dokumentację, wpisując wszystkie poprawki i zaszłe zmiany. Wziąć pod specjalną obserwację opieszałych kierowców, zorganizować dla nich uświadamiające pogadanki, podczas których przemówić im do rozsądku, że jeśli nie będą należycie obsługiwać swego pojazdu, to tym samym narażą kolegów, a przez jednego czy dwóch niesumiennych ludzi pododdział może otrzymać niedostateczną ocenę.

Członkowie Partii i ZMP-owcy powinni przyjść z pomocą dowódcy, stając na czele przygotowań do Przeglądu Generalnego i być przodownikami tej pracy.

Każdy członek Partii i ZMP powinien być nie tylko wzorem dla pozostałych kierowców, lecz musi pomagać kolegom i swym osobistym przykładem pociągnąć za sobą innych.

Szczególną uwagę należy zwrócić także na dyscyplinę. „Kawalerskiej jeździe" i naruszaniu zasad ruchu kołowego, należy raz na zawsze położyć kres.

Jeśli wszystkie pododdziały i cała jednostka wspólnie i zgranie przystąpią do przygotowania się do Przeglądu Generalnego — wówczas powodzenie zostanie zapewnione.

W 1950 r. pierwsze miejsce w wojsku zajęli samochodziarze, których Szefem Służby Samochodowej jest oficer Szpajzer. W tym roku będą oni mieli poważnych współzawodników, wskutek czego rywalizacja o pierwsze miejsce będzie zacięta.

Dla wynagrodzenia najlepszych kierowców Minister Obrony Narodowej tymże rozkazem przeznaczył odpowiednią kwotę.

Ponieważ na przygotowanie się do Przeglądu Generalnego zostało niewiele czasu, nie należy marnować ani jednej miuuty. Należy niezwłocznie podjąć prace przygotowawcze, aby w czasie Przeglądu Generalnego zostać zwycięzcą i wykazać doskonałe wyniki swej codziennej pracy.

Każdy samochodziarz powinien pamiętać, że im większa jest sprawność techniczna parku samochodowego, tym wyższa jest gotowość bojowa jednostki.

(Dokończenie ze str. 1).

FRONT NARODOWY PRZYCZYNI SIĘ DO UTRWALENIA POKOJU NA SWIECIE

W dalszym ciągu dyskusji szer. Duda zwrócił uwagę na fakt, że walka o pokój jest nierozerwalnie związana z walką o realizację planu 6-letniego. Budując socjalizm kładziemy mocne podwaliny niepodległości Polski, pomnażamy jej bogactwo i dobrobyt narodowy, a plan 6-letni likwiduje naszą słabość i zacofanie.

Oficer Turewicz wyjaśnił natomiast, że postawienie przez VI Plenum hasła narodowego frontu w walce o pokój i plan 6-letni stało się możliwe na skutek głębokich przemian społecznych, jakie zaszły i zachodzą w naszym kraju. Naród nasz bowiem rozpoczął w ciągu ostatnich 6 lat przekształcać się w naród socjalistyczny, o nowej strukturze gospodarczej, o nowym składzie klasowym i o nowym obliczu moralno-politycznym.

Front narodowy — powiedział dalej oficer Turewicz — nie oznacza jednak polityki zgody klasowej, lecz przeciwnie skupienie wokół klasy robotniczej trzonu narodu polskiego w nieubłaganej walce przeciwko wrogom i zdrajcom narodu.

Szczególnie żywy oddźwięk wśród żołnierzy służby samochodowej znalazły wypowiedzi naszych przodujących agitatorów w związku z referatem tow. Hilarego Minca. Z zainteresowaniem zapoznano się z zadaniami, jakie postawił przed przemysłem maszynowym plan na rok 1951.

Na zakończenie ożywionej dyskusji, w której przemawiało jeszcze wielu przodujących żołnierzy, zabrał głos sierż. Nowotny. Stwierdził on, że hasła frontu narodowego czynią klasę robotniczą i jej czołowy oddział PZPR zdolną do wielokrotnego zwiększenia swej aktywności i zdolności mobilizacyjnej. Słowa prawdy, głoszone przez naszych agitatorów, zdobywając nowe wartościowe jednostki i grupy spośród ludności pracującej dla ogólnonarodowej walki o pokój i plan 6-letni, będą jednocześnie niweczyć perfidne kłamstwa i plotki szerzone przez ośrodki propagandowe imperialistów i ich krajowe agentury. Popularyzacja naszych osiągnięć, naszego pietyzmu dla wielkiej spuścizny narodu polskiego, a w szczególności dla wspaniałych tradycji postępowych i wolnościowych, będzie potężnym orężem naszej propagandy i agitacji.

To też wokół naszej Partii — stwierdził sierż. Nowotny — skupia się dziś szeroki front narodowy, aby w ofiarnej i pełnej oddania pracy przyspieszać budowę socjalizmu, pomnażać moc Polski Ludowej, utrwalać na świecie pokój.



ŚWIĘTO RACJONALIZATORÓW

Wielkie doroczne święto jakim jest w Związku Radzieckim przyznawanie Nagród Stalinowskich w dziedzinie nauki, techniki i wynalazczości, stało się w r. b. podobnie jak i w latach ubiegłych, nie tylko świętem uczonych i inżynierów, lecz także świętem szerokich rzesz robotników, stachanowców i nowatorów. Na szczególną uwagę zasługuje rozwój racjonalizatorstwa w przemyśle samochodowym. W roku 1949 Nagrody Stalinowskie otrzymało 1200 nowatorów przemysłu i rolnictwa, natomiast w roku 1950 Nagrodami Stalinowskimi wyróżniono już przeszło 2.000 osób z czego koło 30% przypada na racjonalizatorów w przemyśle samochodowym.

Jak podaje oficjalny komunikat Rady Ministrów ZSSR, w ciągu ostatnich lat zrealizowanych zostało w przemyśle ponad 1 milion wynalazków i innych wniosków racjonalizatorskich.

WYRÓŻNIENIE FABRYKI

Jak podaje prasa ZSRR w tych dniach odznaczona została Nagrodą Stalinowską pierwsza na świecie automatyczna fabryka tłoków samochodowych. Nagrodę tę otrzymał zespół robotników techników i inżynierów, na czele którego stoi członek-korespondent Akademii Nauk ZSRR — W. Dikuszyn. Na podkreślenie zasługuje fakt, iż automatyczna fabryka tłoków samochodowych jest pierwszą z fabryk w dziedzinie automatyzacji produkcji, która otrzymała Nagrodę Stalinowską.

Wyróżnienie to m. in. jest zasługą licznych racjonalizatorów fabryki, którzy swymi usprawnieniami przyczynili się do przyśpieszenia i obniżenia kosztów produkcji tłoków samochodowych.

WZNOWIENIE PRODUKCJI SPRZĘTU WOJENNEGO W JAPONII

Na podstawie zawartej niedawno umowy handlowej między Japonią a U. S. A., Japonia produkować będzie samochody typu „Kaiser-Frazer" w ilości 1-go tysiąca rocznie. Produkcja ta rozpocząć się ma z początkiem 1951 roku w fabryce, położonej między Tokio o Jokohamą. Jak widzimy imperialiści amerykańscy wciągają do produkcji sprzętu wojskowego dawnych zauszników i protektorów Hitlera.

Fabryka samochodów „Kaiser-Frazer" wybudowana została bowiem z kredytów faszystowskich bankierów niemieckich i podczas ostatniej wojny produkowała lekkie samochody pancerne używane do walk z bohaterską ludową armią chińską.

W WALCE ZRODZIŁO SIĘ



Opowieść żołnierska

Był wczesny, mroźny ranek styczniowy 1944 r. St. sierż. Kruk zwany wówczas „Junakiem" robił jeszcze raz dokładny przegląd swego zdobycznego motocykla, jak gdyby chciał się przekonać i upewnić, czy i tym razem maszyna go nie zawiedzie. Wokół niego w skupionym milczeniu stała grupka współtowarzyszy — partyzantów z Gwardii Ludowej. Wszyscy mieli ciężki dzień. Hitlerowcy przypuścili atak na ich przyczółek i przez cały czas ostrzeliwali ukrytych w lesie partyzantów, zamykających im dostęp do mostu na rzece. Chociaż faszystów odparli i nie dopuścili do mostu niemniej por. „Ryś" zrozumiał, że bez pomocy nie utrzymają się na posterunku. Ludziom mdlały ręce od ciągłego strzelania, amunicja kończyła się. Nie myci, nie wyspani od szeregu dni, trzymali się na pozycjach siłą woli i hartem ducha, który kazał im wytrwać na powierzonym stanowisku do ostatka.

Wtedy zdecydowano, że trzeba będzie nawiązać kontakt ze zbliżającymi się szybko oddziałami radzieckimi i prosić, ażeby przyszli na pomoc, tym bardziej, że Niemcy znaleźli o kilka kilometrów niezły bród przez rzekę i prawdopodobnie zamierzali zaskoczyć ich od tyłu.

Kruk zgłosił się na ochotnika.

I oto teraz z dokumentem opisującym położenie Gwardzistów miał wyruszyć w drogę. Był dumny. Wiedział, że od niego zależy życie towarzyszy. Więcej nawet: zdawał sobie sprawę że tylko szybkość i sprawność jego motoru może zadecydować o dalszych losach tego odcinku frontu.

Wziął szkic sytuacyjny terenu nabił zrzutową „pepeszkę", zapuścił motocykl i cicho wyjechał z lasu na polną ścieżkę lekko przypruszoną śniegiem, żegnany pełnymi nadziei spojrzeniami swych towarzyszy broni.

Kiedy krzaki i zarośla zaczęły rzednąć i otworzyła się wolna przestrzeń na rzekę, za którą byli faszyści, Kruk zatrzymał się i sprawdził stan motoru, czy nie zagrzał się zbytnio przy ciężkiej drodze, ułamał gałąź jałowca i umocował ją sobie na plecach w ten sposób maskując się. Jechał teraz ostrożnie po zamarzniętych polach kierując się tylko większymi grupami drzew, wzgórzami i znakami postawionymi na przydrożnych słupkach.

W pewnym momencie dalsze posuwanie się po polach stało się niemożliwe, zaspy śnieżne usypane przez wiatr utrudniały przebijanie się motocyklem. Musiał zjechać na szosę. Teraz posuwał się bardzo powoli na drugim biegu. Jako doświadczony żołnierz wiedział doskonale, że tu może go dosięgnąć kula schowanego gdzieś, wrogiego snajpera lub może go dostrzec samolot n-pla.

Wtem zza rzeki z nad lasów „wyskoczyły" 3 Messerschmidty i waląc z rykiem motorów zbliżały się w jego stronę. Kruk rzucił natychmiast maszynę na płasko na szosę, a sam skoczył do rowu. Było jednak za późno. Rozległ się trzask serii CKM-u i nagle w lewym ramieniu i łopatce poczuł nasz „Junak" piekący ból, a po chwili szum w głowie i stracił przytomność.

Gdy odzyskał świadomość pierwszym jego odruchem było zbadanie czy kopertę z dokumentem ma w kieszeni. Była jednak dziwnie wilgotna, przestrzelona. Mimo okropnego bólu wyjął ją z lewej kieszeni i zaciskając zęby włożył do prawej. Pot kroplisty zrosił mu czoło.

Powolutku usiadł, krwawiącą ranę obwiązał prowizorycznie bandażem, a obezwładnioną rękę przewiesił na pasku, który zapiął przez szyję. Rzucił jeszcze raz okiem

chor. Zdzisław Ciesiołkiewicz

ŹRÓDŁA naszych osiągnięć



Dzięki dobrej pracy organizacji Partyjnej i ZMP-owskiej w naszej jednostce samochodowej rozwija się i umasawia ruch przodownictwa, oszczędności i racjonalizacji. Świadczy to, że towarzysze partyjni i ZMP-owcy stanowią kierownictwo tego ruchu. Oficerowie — Czuchaj i Kubacki, podoficerowie zawodowi — Bulek Wadas, Barycki, Kawa, — podoficerowie służby zasadniczej — Zabłocki, Iwaszek, Łoś, Kinas — st. szer. i szeregowi: Górecki, Urbaniak, Gembicki, Pasiuk, Fraś, Goździewski to duma naszej jednostki. Ich nazwiska, ofiarna praca i wzorowa służba, ich osiągnięcia w pracy i wyszkoleniu są znane wszystkim żołnierzom.

Rok 1951 szkoleniowy rozpoczęliśmy od narady aktywu żołnierskiego nad rozwojem przodownictwa i przystąpieniem do praktycznego realizowania podjętych uchwał, zgodnych z linią polityczną KC PZPR i rozkazami Ministra Obrony Narodowej, od podniesienia poziomu pracy partyjno-politycznej, od ojcowskiej opieki nad żołnierzami, od wnikania w bieżące zainteresowania żołnierzy, w ich tok pracy i szkolenia. Oto początek naszej walki o realizację tych doniosłych postanowień.

WYRÓŻNIENIE PRZODOWNIKÓW

Ruch przodownictwa w naszej jednostce szybko stał się popularny i przyjęty został przez żołnierzy jako przedmiot słusznej dumy z uzyskanych i uzyskiwanych co raz to nowych osiągnięć. Wytrwała, nieustanna praca takich oficerów jak Ledwosa, Wojdy, Malskiego, Hofmana i wielu podoficerów sprawiła, że zostało nagrodzonych sześciu kierowców odznaką „Wzorowy Kierowca", 27 otrzymało tytuł „Przodownika Wyszkolenia', wielu awansowano i nagrodzono.

Nasi kierowcy na wezwanie kpr. Proczki wprowadzili w jednostce wzorem doświadczeń ludzi radzieckich i budowniczych Nowej Huty kompleksowy system oszczędności paliwa i sprzętu. System ten został szeroko zastosowany. Świadczy o tym, że wzrosła o 100% oszczędność w stosunku do miesiąca stycznia. Na zaoszczędzonym materiale pracują również i warsztatowcy wykonując wiele niezbędnych napraw.

Poważne osiągnięcia na odcinku oszczędności posiadają: sierż. Bury, plut. Kawa, kpr. Łysienko, kpr. Proczek, st. szeregowi: Kodranz, Gozdziewski, Bordzio, Tworek, Antoniak, Pasiuk i szeregowi: Patora, Jankowski, Kapusta i inni. Należy podkreślić również wkład pracy naszych warsztatowców, jak kpr. Wiktora i kpr. Kinasa oraz kpr. Chichłowskiego i kpr. Łosia, którzy zastosowali w samochodach wiele doskonałych usprawnień racjonalizatorskich oraz szybko i sprawnie usuwają powstałe niedomagania w samochodzie. W ten sposób przyczyniają się oni do ciągłej sprawności technicznej taboru samochodowego w jednostce.

ŚWIADOMOŚĆ — ŹRÓDŁEM OSIĄGNIĘĆ

Źródło naszych osiągnięć tkwi w wysokiej świadomości klasowej i politycznej żołnierzy oraz przede wszystkim w tym, że w codziennej pracy i szkoleniu opieramy się na doświadczeniach Armii Radzieckiej oraz budowniczych miasta i kombinatu Nowej Huty, z którymi utrzymujemy stały kontakt.

Szeroka popularyzacja osiągnięć przodujących żołnierzy, ich sylwetek po przez zebrania partyjne, ZMP-owskie, żołnierskie, gawędy, agitatorów, umieszczanie artykułów w prasie i gazetkach ściennych — to poważna i skuteczna forma pracy, która trafia do przekonania żołnierzy i mobilizuje ich do przodownictwa na każdym odcinku.

Docieranie w odpowiednim czasie gazety do rąk żołnierza, ocena jego pracy przez dowódcę w formie wyróżnienia, troska o jego rozwój kulturalny i oświatowy, rozmowa indywidualna, fotografia na tablicy przodujących żołnierzy — sprawiły, że szeregi przodowników w jednostce oficera Cieplaka nie są etatowe. Stale rosną, rozwijają się w toku walki z trudnościami, które kierowcy pokonują by zwiększyć grono wzorowych żołnierzy. Widzi się opiekę nad kandydatami na przodowników. Mogą nimi zostać między innymi szer. Żółtkowski, Badura, Kielisz i wielu innych, zależy to tylko od ich dalszego intensywnego szkolenia się.

Krakowska jednostka samochodowa oficera Cieplaka kontynuując swe osiągnięcia powita 1-szy Maja, święto Polski Ludowej, nowym sukcesem przez przygotowanie się na bardzo dobrze do V Generalnego Przeglądu Samochodowego. Będzie to godne wykonanie rozkazu Ministra Obrony Narodowej Marszałka Rokossowskiego, jako wkład żołnierzy służby samochodowej w ogólnonarodowe dzieło walki o pokój i Plan 6-letni.



ZMP-owiec, kpr. Proczek daje przykład w jaki sposób można dzięki dbałości o samochód i dobrym metodom jazdy, zaoszczędzić cenne paliwo. Kpr. Proczek wezwał do współzawodnictwa w oszczędności paliwa i sprzętu kierowców swej jednostki (zdjęcie z lewej).

ZMP-owiec i agitator kpr. Wiktor, elektryk pododdziału pracuje jeden dzień w tygodniu na zaoszczędzonym materiale. M. in. wykonał on 2 akumulatory z nagromadzonych przez siebie części.



Dumą jednostki oficera Cieplaka są wzorowi kierowcy. Na zdjęciu wręczenie odznaki st. szer. Kondranzowi przez d-cę.



St. szer. Goździewski, przewodniczący koła ZMP, agitator jednostki, wyróżnia się w pracy politycznej i fachowej. Jego wzorowa praca jest przykładem jak należy przygotować się do Generalnego Przeglądu.

STUDENCI WYDZIAŁU MECH. POLITECHNIKI ŚLĄSKIEJ POMAGAJĄ KIEROWCOM RACJONALIZATOROM

Pisma samochodowe „Za Kierownicą" i „Przegląd Samochodowy" stały się bardzo popularne wśród studentów Politechniki Śląskiej w Gliwicach. Nad wnioskami kierowców -racjonalizatorów zamieszczonymi na łamach tych pism często toczyły się dyskusje. Studenci, którzy sami przechodzą przeszkolenie samochodowe, żywo interesują się zagadnieniami absorbującymi umysły kierowców-racjonalizatorów i postanowili w miarę możliwości dopomóc im w osiągnięciu jak najlepszych wyników.

Mimo, że nauka na Politechnice wymaga dużego wysiłku, postanowili już teraz w okresie studiów pomóc jeszcze bardziej w rozszerzeniu ruchu racjonalizatorstwa w służbie samochodowej, dając tym dowód wysokiego uświadomienia politycznego. Ten szlachetny odruch studentów Politechniki Śląskiej świadczy o tym, że młoda inteligencja techniczna jasno rozumie swoje zadania w dążącej do socjalizmu Polsce i nie zawiedzie zaufania Ojczyzny Ludowej w której ma możliwość zdobycia wiedzy.

NA CZYM MA POLEGAĆ POMOC

Pomoc, jakiej mogą udzielić studenci, będzie zasadniczo polegała na:

- opracowywaniu (wykonywaniu) rysunków i szkiców,
- tam, gdzie jest to konieczne, przeliczeniach technicznych,
- kalkulacji wynikłych z zastosowania pomysłu korzyści,
- wyjaśnianiu, czy zgłoszony pomysł nie jest już znany i rozpowszechniony.

Kierowcy-racjonalizatorzy napotykają bowiem na szereg podobnych trudności, które wpływają hamująco na osiągnięcia racjonalizatorskie. Przez nawiązanie współpracy ze studentami Politechniki potrafią je rozwiązać i słuszne wnioski racjonalizatorskie będą mogły być realizowane.

ROZPOWSZECHNIANIE OSIĄGNIĘĆ RACJONALIZATORSKICH

Bardzo często jednostka może poszczycić się całym szeregiem osiągnięć z dziedziny racjonalizacji Niestety osiągnięcia te nie wychodzą poza ramy jednostki. Przyczyny tego są różne, ale zasadnicza przyczyna ta, że często nie ma możliwości wykonania rysunku technicznego i sporządzenia opisu, których umieszczenie na łamach „Za Kierownicą" przyczyniłoby się do rozpowszechnienia ulepszenia, które znajduje praktyczne zastosowanie w jednostce..

Często racjonalizator służby samochodowej wykonał przyrząd mający szerokie zastosowanie ale niestety nie może sporządzić zrozumiałego dla ogółu rysunku technicznego.

Studenci Wydziału Mechanicznego postanowili, że będą rozpracowywać przesłane projekty, nadawać im szatę zrozumiałą dla ogółu.

Przez umieszczenie zrozumiałych rysunków i wyjaśnień projektów racjonalizotorskich w „Za Kierownicą" zostanie umożliwione szerokie rozpowszechnienie i stosowanie osiągnięć racjonalizatorów naszej służby.

GDZIE NALEŻY PISAĆ?

Wszyscy kierowcy-racjonalizatorzy, którzy potrzebują pomocy w wykonaniu projektów racjonalizatorskich lub pragną rozpowszechnić swoje osiągnięcia, niech zwracają się do studentów Wydziału Mechanicznego Politechniki Śląskiej pisząc na adres: Studium Wojskowe przy Politechnice Śląskiej w Gliwicach, Gliwice, ul. Częstochowska 15.

Współpraca kierowców-racjonalizatorów Służby Samochodowej ze studentami Wydziału Mechanicznego Politechniki Śląskiej przyniesie niewątpliwie duże korzyści i przyczyni się do jeszcze większego rozwoju ruchu racjonalizatorskiego w naszej służbie.

kpt. T. Fopp

OD ADMINISTRACJI

NA SKUTEK WPŁYWAJĄCYCH JESZCZE ZAPYTAŃ DONOSIMY WSZYSTKIM ZAINTERESOWANYM:
PISMO NASZE JEST DLA WSZYSTKICH KIEROWCÓW WOJSKOWYCH
BEZPŁATNE.

BRATERSTWO NASZYCH ŻOŁNIERZY

na leżący, już mu nieużyteczny motocykl i powoli począł się posuwać do przodu.

Spodziewał się za parę kilometrów natrafić na pierwsze czołówki Armii Radzieckiej. Szedł chwiejnym krokiem, chwilami czołgał się wzdłuż rowu, a potem przez pola — byle najdalej od szosy. Uszedł chyba z pół kilometra. „Coś" kazało mu iść naprzód.

Wtem tuż przed sobą, spod osłony kępy drzew usłyszał groźne — „Pastoj!", „Ruki w wierch!".

Kruk stanął jak wryty, lecz zdał sobie momentalnie sprawę że to Oni, ci wyczekiwani, radzieccy żołnierze i towarzysze, że znalazł ich, że wykona rozkaz — i... upadł zemdlony.

Trzech ubranych w białe ochronne narzutki żołnierzy zbliżyło się do niego. Alosza nachylił się nad nim, podniósł mu głowę i wlał mu w usta trochę kawy z manierki.

Rumieniec powrócił na twarz „Junaka". Ujrzał nad sobą niebieskie szare oczy i poczciwą czerwoną od mrozu twarz. Urywanymi słowami wytłumaczył, że on musi mówić z dowódcą, że trzeba udzielić pomocy towarzyszom na przyczółku, że faszyści znaleźli bród, że on wiezie ważne papiery — wszystko mu powierzał, jak najdroższemu bratu, druhowi.

Bo czyż nie byli braćmi, czyż wspólna walka z wrogiem i niedole wojny nie złączyły ich nierozerwalnymi węzłami. Wspólna była idea walki na śmierć i życie, o wolność, o prawo do życia i budowanie lepszej przyszłość, o jutro socjalistyczne i sprawiedliwość na świecie. W tym momencie, w obliczu wroga, zespoliły się ich losy — złączeni wspólną sprawą mogli się najlepiej zrozumieć i pomóc sobie wzajemnie. Wszak oni żołnierze radzieccy walczyli o „Waszą i naszą wolność".

„Junak" przymknął oczy. Alosza coś ważył. Potem zwrócił się do pozostałych towarzyszy, stojących opodal, nakazał im podciągnąć motocykl do lasu i badać nadal teren. Sam wziął Junaka na plecy i ruszył z nim ostrożnie do widniejącej w oddali wioski.

Bezwładnie leżący mu na plecach polski partyzant ciążył coraz bardziej. Ranny co chwila zsuwał mu się z ramion. Alosza potykał się, pot ciekł mu z czoła, szedł jednak dzielnie, niosąc na swych plecach wraz z rannym, ważne posłannictwo bojowe dla swego dowódcy, oraz pomoc dla zabłąkanych otoczonych w ogniu walki kilkudziesięciu straceńców nad rzecznym przyczółkiem. Wiedział, że gdyby nie bohaterstwo tamtych może mieliby już Niemców „na karku".



Wkrótce stanęli przed kwaterą dowódcy — Alosza zameldował przybycie. „Junak" pobladłymi z bólu ustami złożył raport pułkownikowi radzieckiemu i oddał mu zakrwawioną kopertę z dokumentem. Spełnił swe zadanie. Alosza jednak nie skończył swej misji. Za zezwoleniem d-cy odwiózł jeszcze rannego do punktu opatrunkowego.

Odtąd datuje się ich przyjaźń. Jeszcze nieraz spotykali we wspólnych szturmach i na zawsze pozostawał im w pamięci ten mroźny styczniowy dzień kiedy wspólna walka o coś większego niż jedno życie ludzkie nierozerwalnie związała ich żołnierską przyjaźnią. (Sł. Um.)

Chor. A. Pawlak

SZYKI KOLUMNY SAMOCHODOWEJ



Już wkrótce we wszystkich jednostkach naszej Służby ustawią się samochody i inne pojazdy mechaniczne do Generalnego Przeglądu, a potem defilujące kolumny wojskowego transportu zademonstrują przed Dowództwem i kolegami z innych broni sprawność swych szyków, gotowość techniczną pojazdów i bojowe przygotowanie żołnierzy.

Niezadługo również oczekuje nasze jednostki wyjazd na letnie obozy szkoleniowe. Większość przejazdów odbywać się będzie „własnym chodem" w dużych oddziałach, składających się z wielu samochodów. Przypomnijmy więc sobie zasadnicze szyki kolumn samochodowych, aby w czasie defilady i przemarszu wykazać swe pełne przygotowanie i zdolność do wykonania postawionych przed nami zadań.

JAKIE ZNAMY SZYKI

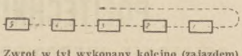
Na wstępie należy wyjaśnić, że szykiem jest każde określone rozkazem rozmieszczenie pojazdów mechanicznych, ich pododdziałów i oddziałów dla dokonania jakiejś zamierzonej czynności (np.: rozlokowanie, marsz itd.).

I tak przy **szyku zwartym** pojazdy i pododdziały rozmieszczone są wzdłuż frontu i w głąb w odległościach i odstępach określonych przez regulamin. Szyk zwarty stosuje się dla rozmieszczenia pojazdów w miejscu i w marszu.

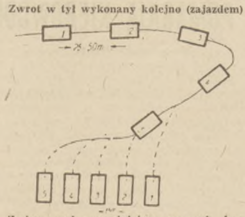
Przy **szyku marszowym** pojazdy i pododdziały są ustawione jeden za drugim w odległości określonych regulaminem lub rozkazem d-cy. Szyk marszowy, jak sama nazwa wskazuje, stosuje się do marszów.

Szyk rozwinięty natomiast będzie to taki szyk, w którym pojazdy, stojąc jeden obok drugiego w odstępach określonych bądź regulaminem bądź rozkazem d-cy, znajdują się na jednej linii wzdłuż frontu. Samochód d-cy znajduje się zawsze na skrzydle prawym.

Kolumna marszowa jest to szyk, w którym pojazdy podążają jeden za drugim w porządku ustalonym regulaminowo lub rozkazem d-cy. Samochód d-cy znajduje się na czole kolumny.



Zwrot w tył wykonany kolejno (zajazdem)



Zmiana szyku rozwiniętego na szyk „kolumna marszowa".

CO TRZEBA WIEDZIEĆ W CZASIE MARSZU.

Jednym z zasadniczych warunków sprawnego marszu kolumny samochodowej jest prawidłowe przestrzeganie odległości pomiędzy pojazdami. I tak między poszczególnymi samochodami winny one wynosić 25 — 30 metrów, między plutonami 100 — 150 metrów i kompaniami 300 — 500 metrów. Odległości między większymi oddziałami ustala się już w godzinach. W nocy i podczas mgły odległości te należy zmniejszyć, natomiast przy jeździe na zakurzonych drogach odległości powiększa się.

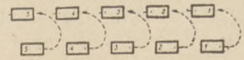
Przy zatrzymaniu się w drodze lub na komendę „Zmniejszyć odległość"! stosuje się odległości mniejsze (takie jak przy zbiórce), a więc między samochodami — 10 m, między plutonami — 30 m, i między kompaniami — 50 m.

Z chwilą gdy d-ca poda komendę — „Uwaga, rób to co ja" i zjedzie na prawo zatrzymując się, wszystkie samochody kolumny podjeżdżają na ustaloną odległość i zatrzymują się kolejno z prawej strony drogi. Należy przy tym pamiętać, że nie wolno zatrzymywać się na skrzyżowaniach dróg, przejazdach kolejowych, mostach i innych punktach zastrzeżonych przepisami ruchu kołowego.

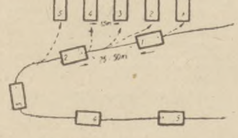
ZBIÓRKA SAMOCHODÓW, ZMIANY SZYKÓW, ZWROTY.

D-ca pododdziału na komendę: — „W szyku rozwiniętym zbiórka" ustawia samochody jeden obok drugiego z odstępami między pojazdami 1 — 1,5 (szyk rozwinięty) — jak na rysunku.

Do przejścia z szyku rozwiniętego do kolumny marszowej podaje się komendę: — „Marszową kolumną — marsz". Przy-



Zwrot w tył wykonany jednocześnie ,



Zmiana szyku „kolumna marszowa" na szyk rozwinięty.

czym pierwszy rusza samochód d-cy, a pozostałe podążają za nim. Do przejścia natomiast z szyku „Kolumna marszowa" do szyku rozwiniętego podaje się komendę — „W szyku rozwiniętym zbiórka". Pierwszy zatrzymuje się samochód d-cy, a zanim w 1,5 metrowych odstępach kolejno nadjeżdżające samochody (rys. w górze).

Na komendę d-cy — „W tył zwrot" wszystkie samochody znajdujące się w kolumnie jednocześnie skręcają w kierunku podanym przez samochód d-cy i ustawiają się **w kierunku** przeciwnym dotychczasowej jazdy. **Do zwrotu** w tył po podaniu komendy — „Uwaga, rób to co ja"! samochody zmieniają kierunek jazdy kolejno (zajazdem) skręcając po śladzie samochodu d-cy (patrz rys.).

Po opanowaniu zbiórki i zmiany szyków oraz zwrotów w drużynach samochodowych bardzo ważne będzie przećwiczenie tego samego w większych pododdziałach: plutonach, kompaniach i batalionach, a wreszcie i w pułkach. Sprężyste przeprowadzenie tych ćwiczeń zapewni dopiero sprawność naszych jednostek w oczekującej nas defiladzie w czasie Przeglądu i ułatwi dokonanie przejazdu na obozy letnie.

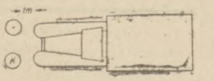
Przy samochodach zbiórka

Przypominamy Kolegom, że na komendę „Przy samochodach zbiórka!", należy zajmować miejsca zgodnie z instrukcją, a więc:

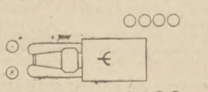
— dowódca samochodu 1 m. przed prawym przednim błotnikiem.

— kierowca samochodu 1 m. przed lewym przednim błotnikiem.

Załoga ustawia się w zależności od rodzaju nadwozia, a więc przy skrzyni otwartej na wysokości tylnej osi z obu stron wozu. Jeżeli natomiast samochód ma kryte nadwozie załoga zbiera się z tyłu wozu w jednym szeregu lub w dwu szeregach (zależnie od ilości ludzi).



Zbiórka załogi przy samochodzie. W wypadku kiedy jest tylko kierowca zajmuje on miejsce jak na rysunku.



Zbiórka załogi przy samochodzie z nadwoziem otwartym.



Obecny okres poświęcają również żołnierze naszej służby starannemu przygotowaniu się do defilady w dniach Przeglądu Generalnego. Na zdjęciu: ćwiczenia w sprawnym podstawianiu i załadowaniu samochodu, w jednostce oficera Szpajzera.

ŻOŁNIERZE LINIOWI POZNAJĄ SAMOCHÓD

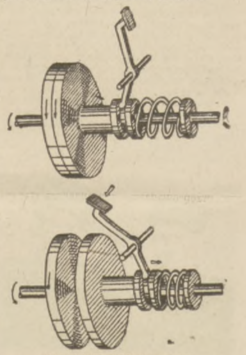
W poprzednich numerach „Za Kierownicą" omawialiśmy źródło siły potrzebnej do poruszania samochodu, a obecnie zajmiemy się wyjaśnianiem jak siła ta jest przenoszona na koła.

Otóż wiemy dobrze, że silnik pracuje wolniej lub szybciej zależnie od woli kierowcy i ruchów jego nogi naciskającej pedał przyspiesznika. Miejscem, z którego możemy pobrać moc obrotową jest oczywiście koniec wału korbowego. Do niego więc musimy przyłączyć cały szereg mechanizmów celem uzyskania w końcu obrotów kół, a tym samym poruszania się samochodu. Na mechanizmy te składają się w kolejności: sprzęgło, skrzynia przekładniowa, wał napędowy z przegubami, koła zębate osi tylnej, wyrównywacz i półosie kół.

Z tego widzimy że pierwszym nieznanym nam urządzeniem jest sprzęgło którego zadanie polega na umożliwieniu chwilowego rozłączenia wału silnika ze skrzyni biegów.

Załączny w dole rysunek z książki inż. W. Rychtera pt. „ABC - samochodowe" przedstawia nam w sposób najprostszy zasadę działania sprzęgła. Dwie tarcze, z których jedna połączona jest na stałe z wałem korbowym, a druga z wałkiem skrzyni biegów, dociskane są do siebie mocną sprężyną. W momencie naciśnięcia pedału sprzęgła rozsuwają się te tarcze i napęd zostaje przerwany. Puszczanie pedału spowoduje pod wpływem sprężyny ponowne zsunięcie się tarcz i włączenie napędu.

W rzeczywistości budowa sprzęgła jest znacznie bardziej skomplikowana, a pomimo tego zasada działania pozostaje niezmieniona. Sprzęgło nowoczesnego samochodu jest przeważnie jednotarczowe, to znaczy posiada jedną tarczę pokrytą materiałem ciernym, podobnym do materiału nakładek hamulcowych(ściśniętą z obu stron tarczami metalowymi. Rolę jednej sprężyny centralnej przejmują tu na siebie małe sprężyny śrubowe w ilości przeważnie 6-ciu. Mechanizmem wyłączającym jest zespół widełek pedału sprzęgła.



RYSUNEK KONKURSOWY

Plut. A. Mazur

CO TO JEST SZYBKOŚĆ MARSZOWA

Wielu z nas jest jeszcze indywidualistami. Jadąc w zespole nie zawsze w pełni zdajemy sobie sprawę, że od naszego sposobu jazdy, a szczególnie od jej równomierności zależy marsz całości i jednolitość kolumny. To też postanowiłem podzielić się z kolegami doświadczeniami mego pododdziału, co do „szybkości" jazdy w kolumnie, która jest przyczyną większości kłopotów w marszu jednostki samochodowej. Większość bowiem przemarszów odbywa się, jak wiemy, w kolumnach (zespołach) pojazdów.

Przemarsz poszczególnych pojazdów pojedyńczo nie odgrywa większej roli dla wojska, gdyż w tych wypadkach szybkość, a w wyniku i czas przemarszu, jest zależny w największym stopniu od umiejętności kierowcy.

Szybkość ta może być tak znaczna, że w obliczeniu przełożonego, który zarządzi przemarsz, będzie świadczyło to tylko o zaletach kierowcy i pojazdu. Szybkość jazdy w kolumnie jest znacznie mniejsza od szybkości, jakie mogą rozwinąć poszczególni kierowcy.

Szybkości, jakie rozwijają kolumny noszą nazwę s z y b k o ś c i m a r s z o w y c h i są określone na podstawie długich doświadczeń. W braku danych regulaminowych, szybkości marszowe można określić po uprzednim podzieleniu całej trasy na odcinki o jednakowej charakterystyce drogi i warunkach ruchu (np. odcinek dróg bitych w terenie płaskim, odcinek dróg bitych w terenie pagórkowatym, odcinek przebudowy podczas OPlot itp.), a następnie po obliczeniu czasu przemarszu niezbędnego dla przebycia każdego z tych odcinków. Wówczas szybkość marszowa wyrazi się wzorem:

Szybkość marsz. w km/godz. = ilość km: czas przemarszu.

Punktem wyjścia dla obliczenia czasu przemarszu po drogach bitych jest najwyższa szybkość najpowolniejszego pojazdu w danym zespole.

Szybkość średnia będąca naszą właściwą szybkością marszową jest znacznie mniejsza od szybkości najwyższej, którą pojazd może rozwinąć. Przyczyną tego są różne czynniki, jak np.: zwalnianie na zakrętach, stopień wzrostu przyśpieszenia szybkości (tzw. „zryw"), zwalnianie przy mijaniu, łatwość pokonywania wzniesień. Im większa jest najwyższa szybkość pojazdu tym większy wpływ na szybkość średnią wywierają w/w warunki jazdy. Fakt ten powoduje wzrost różnicy między szybkością średnią, a szybkością najwyższą w stopniu, który obrazuje poniższa tabelka:

Najwyższa szybkość pojazdu:	Średnia szybkość pojazdu wyniesie:
100 km/godz.	ok. 60%
80 km/godz	ok. 70%
60 km godz.	ok. 75%
40 km/godz.	ok. 80%
30—40 km godz (np. czołg	ok. 85—90%

Jak więc widzimy, jadąc w kolumnie powoli, lecz równomiernie, bez przyśpieszania i zwalniania, osiągniemy najwyższą procentową szybkość przeciętną.



Samochody specjalne WOJSK LOTNICZYCH

W pełni sprawny samochód w nadchodzącym okresie letnich ćwiczeń — oto hasło, które wielkimi literami wypisali kierowcy pewnej jednostki lotniczej. Hasło to zostało umieszczone na budynku garażowym, a kierowcy i mechanicy jednostki lotniczej, podobnie jak we wszystkich jednostkach posiadających pojazdy mechaniczne, zabrali się z zapałem do pracy.

Zadanie, jakie ich oczekiwało nie było łatwe. Należało bowiem przygotować swoje pojazdy do okresu wiosenno-letniej eksploatacji, a przygotować oznaczało to: posiadać w czasie letnich ćwiczeń samochód oraz sprawne specjalne urządzenia tych wozów jak: dystrybutory benzynowe i wodno-olejowe, rozruszniki samolotowe, sprężarki.

Mechanicy i kierowcy jednostki dobrze wiedzieli, że już w najbliższym czasie pododdział samochodów specjalnych będzie musiał zapewnić samolotom jednostki sprawną i terminową obsługę. A zatem od starannego przygotowania wszystkich zespołów specjalnych, które zawsze winny działać bez zarzutu, zależało zapewnienie bezpieczeństwa lotów.

SPRAWNY DYSTRYBUTOR BENZYNOWY GWARANTUJE SAMOLOTOM WYSOKĄ JAKOŚĆ PALIWA.

Intensywna praca w warunkach polowych, oczekująca samochody specjalne, nakłada na nas obowiązek troskliwego przygotowania dystrybutora benzynowego. Musi on bowiem zawsze zapewnić samolotom wysoką jakość dostarczanego paliwa. To też prace przy tym dystrybutorze przeprowadzamy z największą starannością.



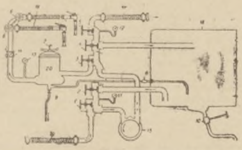
Dystrybutor benzynowy na podwoziu „ZIS".

Już na dzień przed rozpoczęciem przygotowania dystrybutora do wiosenno-letniej eksploatacji należy zlać resztki benzyny z cysterny i przewodów, a następnie, otwierając wszystkie krany, wlew górny i zdejmując pokrywę osadnika, dokładnie przewietrzyć wnętrze cysterny. Po 24 godzinnym wietrzeniu należy jeszcze przedmuchać wnętrze cysterny sprężonym powietrzem. Dopiero po tym, po zdjęciu pokrywy filtra i wyjęciu elementu filtrującego, uziemiamy dystrybutor i wykonujemy przy nim inne prace.

Rozpoczynamy od wyszorowania wnętrza cysterny. W tym celu należy wziąć twardą szczotke (może być ryżowa) i dokładnie oczyścić wewnętrzną powierzchnię cysterny i obudowę filtra tak, aby nie pozostało na niej nawet śladu po brudzie. Pracy tej nie wolno wykonywać szmatami lub szczotką metalową.

Przy oczyszczaniu wnętrza cysterny trzeba założyć maskę z długim wężem gumowym, którego koniec znajdować się winien przynajmniej w odległości 2 m, od samochodu. Po zakończeniu tej pracy 20-litrami benzyny spłukać wszystkie nieczystości.

Należy jeszcze oczyścić:



Układ przewodów dystrybutora benzynowego: 1 — kran wlotowy (ze zbiornika postronnego), 2 — kran wylotowy (z cysterny dystrybutora), 3 — kran rozdzielczy, 4 — kran do cysterny, 5 — kran przelotowy, 6 — kran wieży rozdzielczych, 7 — kranik powietrzny filtru benzynowego, 8 — kranik przelotowy, 9 — kran spustowy filtru, 10 — kran spustowy cysterny, 11 — podciśnieniomierz, 12, 13 — manometry, 14 — licznik wydatkowanej benzyny, 15 — pompa benzynowa, 16 — cysterna, 17 — wąż przelewowy, 18 — węże rozdzielcze, 19 — wąż wlotowy, 20 — filtr benzynowy.

— pokrywę wlewu cysterny,
— pokrywę filtra benzynowego,
— pokrywę osadnika cysterny,
— wewnętrzną powierzchnię pompy benzynowej,
— węże gumowe (przez przepłukanie ich benzyną).

Uwaga: Przy oczyszczaniu cysterny należy mieć obuwie gumowe lub z gumowymi podeszwami bez żadnych części metalowych.

W dalszym ciągu naszych prac sprawdzamy dokładnie:

— zamocowanie i sprawność kranika odpowietrzającego na pokrywie filtra benzynowego,
— tkaninę filtracyjną filtra, którą w wypadku zniszczenia wymieniamy na nową,
— działanie zaworu bezpieczeństwa cysterny, który winien się otwierać przy różnicy 0,1 atmosfery z ciśnieniem wewnętrznym,
— stan siatki przeciwwybuchowej i sitki filtracyjnej wlewu cysterny oraz siatki końcówki węża ssącego, którą w wypadku przedziurawienia musimy zalutować,
— stan kranika spustowego osadnika i filtra benzynowego oraz czy końcówki rurek spustowych są zabiezpieczone pokrywką z łańcuszkiem,
— działanie kranów benzynowych i uszczelnienie połączenia przewodów benzynowych armatury rozdzielczej.

W celu dokładnego sprawdzenia uziemienia elektrycznego należy przekonać się czy połączenie bagnetu z linką oraz z metalową częścią urządzenia specjalnego nie zostało uszkodzone i będzie działać należycie. Jednocześnie sprawdzamy połączenia zewnętrznej spirali drucianej węży:

— rozdzielczych z pistoletami i metalowymi przewodami armatury rozdzielczej,
— węża ssącego z ochroną siatki filtracyjnej tego węża i metalowym przewodem armatury rozdzielczej,
— przelewowego z jego metalowym zakończeniem i przewodem armatury rozdzielczej.

Przy pistoletach rozdzielczych należy sprawdzić:

— czy nie przeciekają i mają dobre siatki filtracyjne,
— czy mają dźwignię do przytrzymywania zaworów w czasie jego pracy,
— czy wylot pistoletu zabiezpieczony jest pokrywą z łańcuszkiem,
— czy stan pokrywy chroniący przed zabrudzeniem jest bez zarzutu.

Po wykonaniu powyższych prac napełniamy dystrybutor benzynowy ok. 250 litrami benzyny, uziemiamy go, a następnie po uruchomieniu silnika włączamy pompę benzynową, przełączając krany na krążenie przepłukania połączeń benzynowych.



Rozrusznik samolotowy na podwoziu „GAZ-AA". 1 — końcówka sprzężenia, 2 — wspornik ramienia napędowego, 3 — ramię napędowe, 4 — korba podnośnika.

W tym czasie należy zwrócić uwagę na szczelność wszystkich połączeń. Po pracy pompy trwającej ok. 5 min. zlewamy całą benzynę przez osadnik cysterny.

Do zadań kierowcy dystrybutora benzynowego należy również sprawdzenie czy wylot rury wydechowej znajduje się z przodu silnika oraz czy nie ma przerw między elektrodą świecy, a łączącym ją z rozdzielaczem kablem elektrycznym. Ważne jest również sprawdzenie działania gaśnicy użytkowania oraz stan wyposażenia saperskiego.

W czasie użytkowania dystrybutora benzynowego nie wolno kierowcy przechowywać pod siedzeniami w kabinie szmat służących do czyszczenia, lecz jedynie składać je w specjalnie na ten cel przeznaczonym metalowym pudełku.

R. Dolaciński, por.

JAK PRZYGOTOWAĆ DYSTRYBUTOR WODO-OLEJOWY

1. Przy czyszczeniu zbiornika wodnego należy:
   — Zlać pozostałą wodę ze zbiornika wodnego, napełnić go czystą wodą i ogrzewać przy pomocy podgrzewacza do stanu wrzenia.
   — Po zagotowaniu wody zlać ze zbiornika około 100 litr. do pozostałej dolać roztwór (50 kg sody kaustycznej rozpuszczonej w 75 litr. wody, przygotowany poprzeprzednio w oddzielnym naczyniu i gotować w ciągu 30 minut. Następnie włączyć pompę wodną, przełączyć krany na krążenie i gotować w ciągu 1-nej godziny.
   — Zlać roztwór przez osadnik, zdjąć pokrywę osadnika i przepłukać zbiornik zimną czystą wodą.
   — Ponownie napełnić zbiornik czystą wodą, włączyć pompę wodną, przełączyć krany na krążenie i ogrzewać przy pomocy podgrzewaczy do stanu wrzenia. Następnie zlewać wodę przez pistolet rozdzielczy i przez osadnik. Zlewanie roztworu sody kaustycznej przez przewody gumowe jest wzbronione.
2. Przy oczyszczeniu zbiornika olejowego należy:
   — Dokładnie zlać pozostałe resztki oleju ze zbiornika.
   — Zdjąć pokrywę tylnego włazu do zbiornika i pokrywę osadnika.
   — Założyć maskę z wężem gumowym, którego koniec znajdować się musi około 2 m od samochodu i przez tylny właz za pomocą twardej szczotki maczanej w benzynie, dokładnie oczyszczać wewnętrzną powierzchnię cysterny. Przy oczyszczaniu zwracać uwagę na zakrętki między połączeniem rur wodnych z obudową zbiornika.
   — Rozebrać armaturę rozdzielczą — olejową i dokładnie oczyścić, używając benzyny, wszystkie przewody i krany, zwracając specjalną uwagę na czystość połączeń i załamań przewodów.



   — Rozmontować i dokładnie oczyścić pompę olejową, zwracając uwagę na sprawność zaworu redukcyjnego oraz czystość jego przewodu.
   — Przepłukać czystą benzyną węże olejowe rozdzielcze, oraz sprawdzić czy nie mają pęknięć i rozdzieleń słoi gumy. W wypadku pęknić lub rozdzieleń słoi gumy zamienić na nowe.
   — Sprawdzić stan pistoletów rozdzielczych, tj. czy mają dobre siatki filtracyjne, oraz czy wylot ich zabezpieczony jest pokrywką z łańcuszkiem.
3. Po oczyszczeniu wewnętrznej powierzchni zbiornika olejowego i wszystkich detali armatury rozdzielczej, ponownie przemyć czystą benzyną.
4. Zamontować armaturę rozdzielczą, przykręcić pokrywę osadnika i tylnego włazu, wlać do zbiornika olejowego 100 litr. czystego oleju i przejechać około 1 000 m po nierównym terenie celem pokrycia olejem całej wewnętrznej powierzchni zbiornika.
5. Oczyścić komorę żarową z nagaru i sadzy, przesmarować ją miałkim grafitem ,oraz sprawdzić stan podgrzewaczy i w wypadku ich niesprawności założyć nowe. Sprawdzić szczelność przewodów dopływu paliwa do podgrzewaczy i sprawność zaworu bezpieczeństwa
6. Zlać olej ze zbiornika i po sprawdzeniu jego czystości, oddać dystrybutor do eksploatacji.

UWAGA!
JEDŹ OSTROŻNIE

Utarło się bez żadnej przyczyny uważać u nas, że przestępstwo drogowe to tylko coś związanego nierozerwalnie z wypadkiem ulicznym. Za najbardziej złośliwego i najgorszego wroga kierowcy okazuje się u nas ten, kto ośmiela się zwrócić uwagę „Kolego, skręciliście bez pokazania kierunkowskazu", lub „Przecież już dawno jest ciemno, a Wy jedziecie bez świateł". Usłyszymy na to przeważnie jedną i to ostrą odpowiedź „No to co, przecież nic się nie stało".

Na temat ten dałoby się dużo powiedzieć i dużo napisać. Z własnego doświadczenia mogę Wam powiedzieć, że jeżdżąc od lat codziennie w ruchu wielkomiejskim, nie doszedłem jeszcze do takiej wprawy by móc w każdej sytuacji przewidzieć co się zaraz stanie, ale w wielu wypadkach wiem już z góry kto kogo najedzie i gdzie należy uciekać by uratować siebie i swój motocykl. Sytuacje wielkomiejskiego ruchu bywają nieraz tak zawiłe i zagmatwane, że nawet kilku kierowców spotykających się w bardzo „niejasnej" okoliczności woli zatrzymać się niż ryzykiwać jazdę według pisanych przepisów ruchu. Mówię tu o specyficznych miejscach jak rozwidlenia ulic, jak gwiaździste rozgałęzienie lub wreszcie przesunięte jednym ramieniem skrzyżowanie.

Ruch uliczny, a właściwie nie tylko uliczny ,ale i drogowy, jest oparty w dużej mierze na wzajemnym zaufaniu tak co do znajomości przepisów, dobrej orientacji i szybkiej reakcji, jak i do niezawodnego stanu technicznego w odniesieniu do wszystkich kierowców i pojazdów.

Jeżeli ktoś się ze mną nie zgadza, jak w takim razie nazwać wymijanie się dwóch samochodów jadących w przeciwnych kierunkach z dużą szybkością akurat na łuku albo na prostej wąskiej drodze. Czyż nie jest to oparte na zaufaniu kierowcy do tego drugiego nieznanego mu Kolegi zza kierownicy? Przecież właśnie wtedy, gdy wymijamy taki samochód jesteśmy zupełnie spokojni i pewni, że będzie on dalej jechał przepisowo, po swojej stronie jezdni, że nie odpadnie mu lewe przednie koło, ani że nie skręci nagle na naszą stronę bez pokazywania kierunkowskazu.

Dlatego właśnie nie możemy dopuszczać do błędnego podchodzenia do napozór niewinnych i nieszkodliwych wykroczeń. Wiele razy powtarzane bezkarnie spowodują któregoś dnia bardzo groźny lub nawet śmiertelny wypadek. Wtedy będzie zapóźno na uświadomienie sobie, że przecież tyle raz jest już po prawie jazdy i jestem winny razy to zrobiłem i „nic się nie stało" a teśmierci lub kalectwa.

Aby nie być gołosłownym podam dla przykładu, że kierowcy samochodów, szczególnie ciężarowych, pewni swego bezpieczeństwa w dużych, ciężkich i o mocnej konstrukcji wozach, niepokazują skręcenia ani ręką ani kierunkowskazem. O tem, iż jest to smutna rzeczywistość a nie fantazja, powiedzieć mogą dokładnie dane statystyczne i kroniki kompanji Ruchu MO o rozbitych pomostach tramwajów, o zdrapanych i pogniecionych bokach samochodów osobowych, o zranionych lub zabitych motocyklistach, dzięki skręcaniu lub częściowej zmianie kierunku samochodów ciężarowych bez pokazania ręki lub strzałki.

To samo odnosi się do niezapalania świateł po zapadnięciu zmroku, lub do nadużywania lamp szosowych w odniesieniu do samochodów i innych użytkowników jezdni, jadących naprzeciw. Zaniedbanie takie będące według suchej litery prawa, łamaniem kodeksu drogowego, muszą być jak najostrzej napiętnowane, gdyż regułą niezmienną we wszystkich kodeksach drogowych jest, że...

— złamanie danego przepisu drogowego jest karane nie tylko wtedy, gdy pociągnęło za sobą wypadek, ale i wtedy gdy wypadku nie wywołało.

ŻYM.



Tak wygląda Citroen II uderzony niespodziewanie przez samochód ciężarowy, usiłujący zmienić kierunek jazdy bez uprzedniego sygnalizowania.

W miesiącu przyjaźni polsko-niemieckiej poznajemy sprzęt motorowy NRD



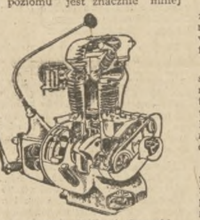
Nawiązanie przyjaznych stosunków z Niemiecką Republiką Demokratyczną nakłada na nas obowiązek zapoznania się ze sprzętem motorowym wyrabianym u naszego zachodniego sąsiada, tym bardziej, że zawarte obustronne korzystne układy handlowe, powodują w Polsce wzrost ilościowy samochodów i motocykli NRD.

Jednym z licznie u nas reprezentowanych jest motocykl BMW, model R—35 o litrażu 350 ccm.

Silnik jednocylindrowy, czterosuwowy, górą sterowany o średnicy cyl. 72 mm. i skoku 84 mm. przy sprężaniu 5,5:1 daje moc 14 KM i szybkość około 100 km/godz. Umieszczono go w ramie kołyskowej wykonanej z tłoczonych kształtowników w sposób odmienny od innych marek. Mianowicie wał korbowy BMW — R—35 leży wzdłuż ramy i zgodnie z tradycjami f-my kierunku jazdy.

W konsekwencji takiego układu skrzynia biegów złączona śrubami z obudową silnika ma również wałki umieszczone wzdłuż ramy i napędzana jest przez jednotarczowe, suche sprzęgło, nieskomplikowanej konstrukcji. Skrzynka przekładniowa zamknięta w aluminiowej obudowie posiada (niestety) ręczną dźwignię zmiany biegów o prostym schemacie litery H. W dalszej konsekwencji układu wałków wzdłóż ramy i zgodnie z tradycjami f-my BMW napęd tylnego koła następuje przy pomocy wałka i trybowej przekładni. Celem uczynienia zmiany biegów i ruszania bardziej elastycznym, tuż za skrzynią biegów umieszczono przegub gumowy, który pozwala nawet na dalsze korzystanie z motocykla w momencie lekkiego zwichrowania tyłu ramy i przemieszczenia obudowy tylnego napędu.

Nieposiadanie łańcucha a więc możność dowolnego „sypania" piachu, kurzu i błota na napęd tylni, stawia motocykl BMW — R—35 na poziomie maszyn „lepszego" gatunku. Wiemy bowiem doskonale, że przekładnia trybowa i wałek napędowy służą przy dobrej obsłudze tak samo długo jak rama motocykla lub jego zbiornik. Wymaganie utrzymywania szczelności napędu i zmiany oleju wraz z zachowaniem odpowiedniego poziomu jest znacznie mniej



Częściowy przekrój silnika i skrzynki przekładniowej.

kłopotliwe niż konserwacja łańcuchów i zębatek wymienianych i tak dość często.

Omawiając już napęd tylnego koła, trzeba podkreślić, że rozwiązanie tu zastosowane w odniesieniu do tylnej osi jest bardzo rzadkim, mimo to jednak całkowicie udanym. Oś tylna obraca się razem z kołem i trybem talerzowym, ułożyskowana z jednej strony w ramie, z drugiej w obudowie tylnego przełożenia zębatego.

Widelec przedni jest typu teleskopowego, według wzorów z poprzednich dwucylindrowych BMW. Oś przetykowa wkręcana w prawą ruchomą część teleskopu, jest w drugiej ściśle obejmowana szerokim nadlewem. Część prowadząca (zewnętrzne nieruchome rury) posiada od wewnątrz po dwie tuleje ze specjalnego materiału odpornego na ścieranie. Części ruchome ślizgają się wewnątrz tych tulei i opierają się u góry, mniejwięcej 2/3 wysokości, o dwie sprężyny śrubowe. Celem zabezpieczenia szczelności całego urządzenia, pracującego w oleju, dół teleskopu jest zaopatrzony w ścisłe harmonijki gumowe odporne na działanie tłuszczów i oleju.



Tak wygląda widelec przedni typu teleskopowego w motocyklu BMW-350. Widoczna oś przetykowa wkręcona jest w prawą ruchomą część teleskopu.

Błotnik przedni umocowany jest ponad kołem do nieruchomej części teleskopu, przez co waga masy nieresorowanej została wydatnie zmniejszona. Górne osłony widelca przedniego służą równocześnie jako umocowanej lampy o ładnej i wypracowanej linii. Licznik kilometrów wraz z szybkościomierzem, stacyjką zapłonową i przełącznik mechaniczny. Zmiany światła są umocowane w lampie przedniej.

Zużycie paliwo — 3,5 l/100 km.

Instalacja zapłonowa składa się z akumulatora umieszczonego pomysłowo w obudowie skrzynki biegów przerywacza i cewki indukcyjnej. Prądnica umieszczona po lewej stronie silnika nad schowkiem narzędziowym napędzana jest paskiem klinowym od tarczy wału korbowego.

Smarowanie silnika zapewnia umieszczona w misce olejowej pompka zębatkowa podająca olej we wszystkie potrzebne przeloty, łącznie z mechanizmem zaworowym.

Całość wykonana jest bardzo starannie, pokryta dobrym czarnym lakierem piecowym oraz ożywiona umiarkowaną ilością chromu w doskonałym gatunku. Motocykl posiada ogumienie 3,50 × 19 o drobno kostkowanym bieżniku, gwarantujące przy należycie pracującym widelcu przednim i elastycznie zawieszonym siodle, jazdę naprawdę komfortową.

KRÓTKIE DANE TECHNICZNE:

Średnica cylindra	— 72 mm
Skok tłoka	— 84 mm
Sprężanie	— 5,5:1
Pojemność skokowa	— 340 cm³
Obroty silnika przy 60 km/godz.	— 2 700 obr/min.
Świeca do normalnej jazdy	— W 175-T-1 Bosch.
Świeca do docierania	— W 145 T 1 — Bosch.
Szybkość maksymalna	— około 100 km/godz.
Moc na hamowni	— 14 KM.
Zużycie paliwo	— 3,5 l/100 km.
Zużycie oleju	— około 0,1 l/100 km.
Przełożenie biegów:	
I	— 3,4:1
II	— 2,18:1
III	— 1,35:1
IV	— 1:1
Przełożenie napędu w kole tylnym	— 5,63:1.
Waga motocykla gotowego do jazdy	— 162 kg.
Dopuszczalne obciążenie	— 350 kg.

mjr. inż. F. Stawiszyński

FILTROWANIE OLEJU SILNIKA

Jak wiadomo w miarę pracy silnika olej w misce olejowej silnika ulega stopniowemu zanieczyszczeniu. Zanieczyszczenia o charakterze metalicznym powstają wskutek tarcia ruchomych części silnika, a nadto dostają się do oleju różne osady smoliste i cząsteczki nagaru, paliwa itp.

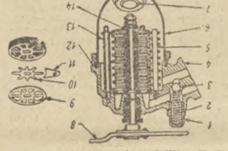
Zanieczyszczony olej powodowałby zwiększone zużycie trących się powierzchni oraz zanieczyszczenie kanałów olejowych. Dlatego też musi on być dokładnie filtrowany podczas pracy.

Dlatego też konstruktorzy radzieccy zastosowali we wszystkich nowoczesnych silnikach produkcji ZSRR wielokrotną filtrację oleju oraz wietrzenie miski olejowej tzn. przymusowe usunięcie produktów spalania i par benzyny z miski olejowej, ujemnie wpływających na własności smarne oleju.

W silniku GAZ-51 zastosowano podwójną filtrację oleju a mianowicie, wstępną i dokładną (jeśli pominąć siatkowy filtr pływającego odbiornika oleju, pobierającego olej z miski olejowej do pompy).

Filtr wstępnej filtracji składa się z cienkich stalowych polerowanych płytek — 9 (rys. Nr 1) w ilości od 172 do 190 sztuk, nasuniętych na trzpień — 14. Każda z płytek ma grubość 0,35 mm. Między płytkami znajdują się gwiazdki odległościowe — 10 o grubości 0,07 — 00,8 mm każda. Dzięki takiemu układowi między szczelinami płytek mogą się przecisnąć cząsteczki o wymiarach mniejszych od 0,08 mm.

W celu oczyszczenia płytek filtrujących od zanieczyszczeń w szczeliny między nimi są wprowadzone płytki czyszczące — 11, nasadzone na trzpień — 5 wkręcony w kadłub filtru. Grubość płytek czyszczących wynosi 0,06 mm. Zawór przelewowy — 1 zapewnia przepływ oleju do głównego kanału olejowego silnika w przypadku jeśliby szczeliny filtra uległy zanieczyszczeniu. Oczyszczania płytek dokonywuje się przez ręczne pokręcanie dźwigni — 8.



Rys. Nr 1. Filtr wstępnej filtracji oleju silnika GAZ-51.

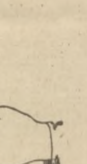
1 — zawór przelewowy, 2 — sprężyna zaworu, 3 — kulka zaworu, 4 — kadłub, filtru, 5 — trzpień płytek czyszczących, 6 — osadnik, 7 — korek spustowy, 8 — dźwignia, 9 — tarczka, 10 — gwiazdka odległościowa, 11 — płytka czyszcząca, 12 — uszczelka, 13 — trzpień prowadzący, 11 — trzpień filtru.

Równolegle do głównego kanału olejowego włączony jest drugi filtr dokładnej filtracji, przez który stale przechodzi część oleju (do 20%) pozostawiając w nim drobniejsze zanieczyszczenia. Filtr ten ma wymienny wkład filtrujący, składający się z zespołu kartonowych tarczek i gwiazdek przez które przesączając olej oczyszcza się. Ściśnięte tarczki tworzą wewnątrz trójkątny kanał pionowy. Olej przechodzi przez szczeliny między tarczkami i gwiazdkami a następnie przez promieniowe kanaliki wyciśnięte w ramionach gwiazdek, gdzie osadzają się zanieczyszczenia, spływa do pionowego kanału i stąd do przewodu wylotowego filtru.

W przypadku braku zamiennego wkładu dokładnej filtracji można zużyty wkład poddać oczyszczeniu i użyć powtórnie. W tym celu wkład filtru rozbiera się (rys. Nr 2) i tarczki oraz gwiazdki dokładnie przemywa benzyną. Po wysuszeniu wkład należy złożyć.

Filtru wstępnej filtracji rozbierać nie należy. Przemywania filtru dokonywać w nafcie bez rozbierania go. W żadnym wypadku do czyszczenia filtru nie wolno używać drutu lub drucianej szczotki, gdyż to prowadzi do zniszczenia wkładu.

Przy składaniu filtru wstępnej filtracji silnika Gaz-51 należy zwrócić uwagę na to, aby otwór spustowy osadnika znajdował się w płaszczyźnie prostopadłej do płaszczyzny symetrii kadłuba filtru, gdyż inaczej utrudni to dostęp do korka spustowego.



Rys. Nr. 2. Wkład filtru dokładnej filtracji.

W celu wymiany wkładu dokładnej filtracji należy:

zdjąć pokrywkę filtru,

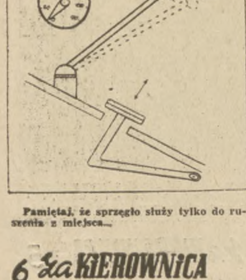
odkręcić korek spustowy filtra i spuścić z niego olej,

wyjąć wkład filtrujący i wyczyścić wnętrze obudowy z brudu,

zakręcić korek spustowy i wstawić nowy wkład,

nalać do filtru świeżego oleju silnikowego i zakryć filtr pokrywką, zamieniając w razie potrzeby podkładkę.

Ze względu na duży opór stawiany przez wkład dokładnej filtracji oleju, wszystkie połączenia filtru, a szczególnie podkładka winny podlegać dokładnemu sprawdzeniu na przeciekanie. Sprawdzenia dokonuje się podczas pracy silnika.



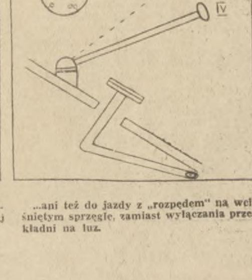
Pamiętaj, że sprzęgło służy tylko do ruszenia z miejsca...



...i umożliwienie zmiany biegów.



W żadnym wypadku nie do stopniowego nabierania szybkości, na zbyt wysokiej przekładni...,



...ani też do jazdy z „rozpędem" na wciśniętym sprzęgle, zamiast wyłączania przekładni na luz.

OBSŁUGA sprzęgła SAMOCHODOWEGO

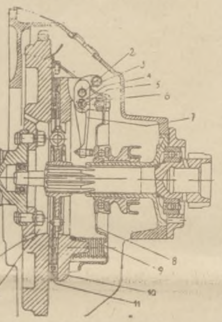


Przeznaczenie sprzęgła do przenoszenia momentu obrotowego z wału korbowego silnika na wałek skrzyni biegów, wraz z równoczesnym wymaganiem możności rozłączenia tego napędu i ponownego łagodnego włączania stawia przed tym mechanizmem ciężkie i trudne zadanie. Z tych też powodów budowa sprzęgła nie jest taka prosta jak się to ogólnie mówi. Nie składa się ono z jednej tarczy napędzanej, jednej dociskowej i paru sprężyn. Części tych jest znacznie więcej i są one wszechstronnie i dokładnie zbadane na różne możliwe obciążenia i temperatury.

Chcąc więc poznać w najdalszych szczegółach budowę i obsługę sprzęgła udaliśmy się do jednostki kpt. Czyżewskiego gdzie w doskonale zaopatrzonej sali motoryzacyjnej wykładowca mówił o sprzęgle samochodu GAZ-51.

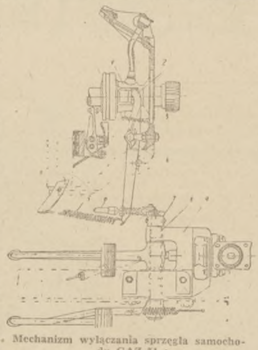
„Najbardziej rozpowszechnionym typem sprzęgła samochodowego, pomijając wozy osobowe, jest sprzęgło jednotarczowe suche, takie z jakim spotykamy się w samochodach GAZ-51, GAZ-63, Star-20. Trzeba tu dodać, że dawniej stosowany typ sprzęgła o tej samej nazwie uległ stopniowym udoskonaleniom i dziś oprócz określenia jednotarczowe suche widzimy przymiotnik — półśrodkowe. Aby wyjaśnić budowę sprzęgła. GAZ-51, spójrzmy na załączony rysunek. Widzimy że tarcza sprzęgłowa 11 posiadająca obustronnie okładziny cierne, przyciskana jest do koła zamachowego tarczą dociskową 10 przy pomocy sprężyn 9 opartych o pokrywę blaszaną sprzęgła 8. Nad dźwignią wyłączania sprzęgła 7 osadzoną na sworzniu 4 i związaną z tarczą dociskową 10 przez łożysko igłowe, widzimy ciężarek 3 umocowany nieruchowo na wałku 4. W momencie zwiększania obrotów silnika ciężarki rozchylają się na zewnątrz wskutek siły odśrodkowej i opierając się o tarczę dociskową wzmagają jej siłę przylegania do tarczy sprzęgłowej. Urządzenie to ma duże znaczenie tak konstrukcyjne jak i użytkowe. Mianowicie pozwala na stosowanie miększych sprężyn dociskowych, a tym samym na łagodne włączanie sprzęgła wraz z równoczesnym oszczędzeniem siły kierowcy, oraz gwarantuje, że przy wyższych obrotach silnika nie pojawi się poślizg sprzęgła, gdyż siła docisku wzmaga się o około 50% mocy samych sprężyn dociskowych. Trzeba tu dodać że same sprężyny sprzęgłowe a jest ich w samochodzie GAZ-51 aż 9 sztuk, wykazują nacisk równy 575 —600 kg.

Przejdźmy teraz do omówienia mechanizmów wyłączania sprzęgła. Do tego celu niech nam posłuży drugi rysunek na którym mamy przedstawiony zespół dźwigni i cięgieł między pedałem sprzęgła a tarczą dociskową. W momencie gdy kierowca naciśnie nogą pedał sprzęgła 11 pokonując opór sprężyny powrotnej 10, obróci się o pewien kąt wałek 8 ułożyskowany w trzech tulejach we wsporniku 9, równocześnie osadzona prostopadle do góry dźwignia 7 pociągnie regulowane cięgło 6. Ta pierwsza część opisu odnosiła się jak to widzimy do rysunku w widoku z góry. Druga część dotyczy już zespołu dźwigni na obudowie sprzęgła i w jej wnętrzu, widzianym z boku.



Sprzęgło półśrodkowe samochodu GAZ-51:

1 — łożysko igłowe, 2 — oś tarczy dociskowej, 3 — ciężarek, 4— oś dźwigni wyłączenia, 5 — rolka, 6 — wspornik, 7 — dźwignia wyłączenia sprzęgła, 8 — osłona, 9 — sprężyna sprzęgła, 10 — tarcza dociskowa, 11 — tarcza sprzęgłowa, 12 — pieścieniowe wgłębienie, 13 — otwór.



Mechanizm wyłączania sprzęgła samochodu GAZ-51 :

1 — tuleja wyłączenia sprzęgła ,2 — widły wyłączenia, 3 — sprężyna, 4 — sworzeń kulisty, 5 — sprężyna odciągająca, 6 — cięgło regulacyjne, 7 — dźwignia, 8 — wałek pedału sprzęgła, 9 — wspornik, 10 — sprężyna, 11 — pedał sprzęgła.

A więc cięgło 6 spowodwało przesunięcie długiego ramienia dźwigni przesuwającej tuleję wraz z równoczesnym pokonaniem oporu sprężyny 5 ściągającej dźwignię do położenia martwego. Dźwignia przesuwająca oparta na sworzniu kulistym 4, posiada w zakończeniu górnym widlaste rozgałęzienie 2, które obustronnie oparte jest o tuleję wyłączania 1. Tak więc w momencie przesunięcia tulei w lewo dźwignia wyłączenia (na poprzednim rysunku 7) zostaje zmuszona do zmiany położenia przez nacisk tulei na jej śrubę regulacyjną. W ten sposób tarcza dociskowa zostanie odciągnięta w kierunku w prawo. Napęd został rozłączony i dopóki pedał sprzęgła nie wróci do swego pierwotnego położenia obroty wału korbowego nie będą przenoszone na wałek skrzyni biegów.

Jak z tego widać budowa sprzęgła jest dość skomplikowana i wymaga dla tego pieczołowitej obsługi i umiejętnego posługiwania się całym mechanizmem.

Naczelna zasada gwarantująca długą żywotność sprzęgła jest używanie go tylko do ruszania i do umożliwienia zmiany biegów. Sprzęgło należy więc naciskać ruchem zdecydowanym i do końca drogi pedału, puszczać natomiast łagodnie i płynnie. Nie wolno trzymać podczas jazdy nogi na pedale sprzęgła, jak również nie wolno jechać (nawet nie długo) rozpędem na wciśniętym sprzęgle.

Pamiętać należy, że utrzymywanie przepisowego luzu tak na pedale jak i między tuleją wyłączania a dźwigniami jest warunkiem nie zużywania się okładzin, łożyska oporowego, widelek wyłączania oraz prowadzi do uniknięcia poślizgu.

Sprzęgło i jego tarcze winny być zawsze suche i czyste. Należy starannie baczyć na szczelność tylnego łożyska wału aby olej nie przedostawało się na sprzęgło.

Również należy z całą dokładnością przestrzegać terminów wyłączających, tulei łożyskowania pedału".

Tak zakończył wykładowca w jednostce kpt. Czyżewskiego, swój wykład o sprzęgle samochodu GAZ-51. Mamy nadzieję że i Wy czytelnicy skorzystacie wcale nie mniej od tych którzy byli na wykładzie i bezpośrednio słuchali tego ,co przelaliśmy na papier.

Konkurs Techniczny „ZK"

Na rysunku w artykule — „ŻOŁNIERZE LINIOWI POZNAJĄ SAMOCHÓD"— zauważyliście na pewno brak opisu zasady działania sprzęgła. Proponujemy Wam dorobienie brakującego opisu.

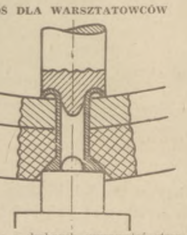
Należy więc:

- **opisać w zwięzłej formie działanie sprzęgła, opierając sią na sytuacji rysunku górnego i dolnego oddzielnie,**
- **przesłać swój opis pod adresem Redakcji najpóźniej do dnia 25 kwietnia br.**

Za dobrze opracowane odpowiedzi przeznaczamy drogą losowania 8 książek fachowych inż. W. Rychtera pt.: „ABC samochodowe".

Wymieniamy DOŚWIADCZENIA

COŚ DLA WARSZTATOWCÓW



Jednym z drobnych usprawnień stosowanych przezemnie w warsztacie jest przyrząd pomocniczy do nitowania. Często musicie przeprowadzić zmianę nakładek hamulcowych w obsługiwanych samochodach, czy pomyśleliście o tym aby ułatwić sobie pracę, a równocześnie oszczędzić nitów i nakładek niepotrzebnie uszkodzonych.

Załączony rysunek pokazuje dokładnie na specjalnej „babce" opartą szczękę hamulcową nakładką na dół, w otworze tkwiący nit drążony. Jego cylindryczny koniec jest ładnie równo rozklepany przy pomocy podtoczonego na wymiar nita wałka ze stali narzędziowej.

Dobrze zaopatrzony warsztat winien mieć kilka takich kompletów o różnych wymiarach.

Plut. J. KOMENDARCZYK

por. inż. Górecki

SPRAWDZANIE PRACY REGULATORA PRĄDNICY

Jedną z ważnych przyczyn niesprawności technicznej naszych samochodów są uszkodzenia instalacji elektrycznej.

Dlatego każdy z pośród kierowców winien posiadać umiejętność szybkiego wykrycia niedomagania i ustalić jego przyczynę.

Sprawnie działająca instalacja elektryczna ,szczególnie podczas cięższych warunków eksploatacji zimowej, podniesie z pewnością współczynnik sprawności technicznej naszego parku.

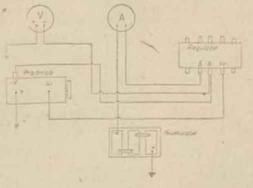
Jednym z bardzo ważnych elementów instalacji elektrycznej jest regulator prądnicy, od pracy którego zależy sprawność działania całej instalacji.

Sprawdzenie prawidłowości działania regulatora bez jego wymontowywania można dokonać w warunkach garażowych.

Do przeprowadzenia tego niezbędne jest następujące oprzyrządowanie: 1) amperomierz prądu stałego o zakresie pomiarowym od 0 do 15 V, 2) dwa podnośniki oraz 4 gliny pod koła, 3) śrubokręt i szczypce elektromonterskie, 4) przewodnik izolowany zakończony zaciskami o długości 2 mtr. i przekroju 5 mm².

Aby sprawdzenie przeprowadzić prawidłowo należy przed przystąpieniem do niego przygotować sobie uprzednio kartę kontroli w/g podanego wzoru w której notować będziemy wyniki sprawdzenia.

Jako pierwszą z czynności przeprowadzamy kontrolę pracy samoczynnego wyłącznika, wpisując jednocześnie wyniki do karty kontroli.



Schemat Nr 1

Z kolei włączamy woltomierz między zacisk regulatora a masę samochodu, uwzględniając przy tym biegunowość woltomierza tj. zacisk plusowy woltomierza łączymy z masą.

Mając połączone przyrządy pomiarowe przystępujemy do sprawdzania. Włączymy silnik i po osiągnięciu przezeń temperatury normalnej pracy zwiększamy jego obroty obserwując jednocześnie przyrządy pomiarowe. Określamy napięcie przy pomocy woltomierza przy którym zamkną się styki (w chwili zamknięcia się styków wskazówka amperomierza zacznie się poruszać).

Obniżając następnie ilość obrotów silnika obserwujemy wskazania amperomierza, określamy wielkość prądu zwrotnego przy którym następuje otwarcie styków.

Po dokonaniu zapisów gasimy silnik. Sprawdzenie pierwszego elementu regulatora jest skończone i możemy teraz przystąpić do sprawdzenia regulatora natężenia prądu.

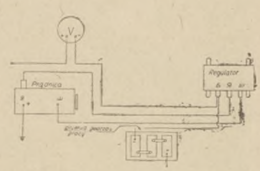
W tym celu pod przednie koła podkładamy uprzednio przygotowane kliny, podnosimy tylny most samochodu przy pomocy dwóch podnośników, tak aby koła mogły swobodnie obracać się nie dotykając ziemi. Po zakończeniu tych przygotowań uruchamiamy silnik, włączamy bieg bezpośredni i utrzymujemy obroty silnika w takich granicach, aby szbkościomierz wskazywał szybkość jazdy 32 do 37 km/godz.

Następnie włączamy wszystkie odbiorniki świetlne samochodu i określamy w/g amperomierza prąd rozładowania, notujemy wynik, wyłączamy światła i gasimy silnik.

Pozostał jeszcze do sprawdzenia jako ostatni regulator napięcia.

Do przeprowadzenia tej pracy potrzebny nam będzie jedynie woltomierz i małe zmiany w połączeniach. Odłączamy więc od zacisku regulatora przewód idący do wolstępnie odłączamy amperomierz od regulatomierza i przyłączamy go do zacisku natora i akumulatora i łączymy akumulator z zaciskiem przewidując uprzednio możliwość przerwania tego obwodu podczas pracy silnika (schemat Nr 2).

Schemat Nr 2



Po wykonaniu połączeń uruchomiamy silnik, włączamy bieg bezpośredni i utrzymujemy obroty tak, aby szybkościomierz wskazywał 35 km/godz.

Włączamy światła szosowe i tylne (obciążenie około 10 A), odłączamy akumulator i określamy w/g wskazań woltomierza napięcie prądnicy notując je w karcie kontrolnej.

Wyłączamy światła, gasimy silnik i zasadniczo sprawdzenie jest zakończone.

Należy jeszcze odłączyć woltomierz, zdjąć samochód z podnośników i wyjąć kliny z pod przednich kół.

Mając dane ze sprawdzenia możemy określić czy sprawdzony regulator jest technicznie sprawny czy też wymaga regulacji. W tym ostatnim wypadku należy skierować regulator do regulacji w warsztacie elektrotechnicznym.



PRZEMYSŁ ZSRR pracuje dla POKOJU

— Związek Radziecki jest dziś największym w świecie producentem motocykli. W Kraju Socjalizmu motocykl poraz pierwszy znalazł prawdziwe, pełne i celowe zastosowanie — ułatwienie życia ludziom pracy, wychowanie młodzieży w zrozumieniu dla techniki.

Tak pisał jeszcze w listopadzie 1949 roku w jednym z artykułów, poświęconych rozwojowi przemysłu motoryzacyjnego ZSRR, miesięcznik naszej Służby „Przegląd Samochodowy". I słusznie. Osiągnięcia radzieckiego przemysłu w dziedzinie motoryzacji wysunęły bowiem Związek Radziecki na czoło w światowej produkcji pojazdów mechanicznych nie tylko jeżeli chodzi o samochody i ciągniki, ale również motocykle, wyrabiane do niedawna w przeważającej ilości przez kraje zachodnio-europejskie, a zwłaszcza Anglię.

Nie jeden z Czytelników zada sobie napewno pytanie — jak to się stało, że produkcja motocyklowa Związku Radzieckiego rozwinęła się tak błyskawiczną szybkością, zostawiając w tyle produkcję krajów kapitalistycznych? Że młoda gałęź przemysłu motocyklowego ZSRR okazała się prężniejsza i zdolna do coraz to nowych sukcesów, w odróżnieniu od kapitalistycznego przemysłu zachodu z kilkudziesięcioletnią tradycją?

SILNY fundament, na którym mógł rozwijać się pomyślnie radziecki przemysł motocyklowy, dały pierwsze Stalinowskie Pięciolatki. Przeprowadzone bowiem w ZSRR uprzemysłowienie kraju w latach dwudziestych pozwoliło na rozbudowę przemysłu ciężkiego — przemysłu budowy maszyn w najszerszym zakresie. Jednocześnie, dzięki głębokiej trosce Partii i Rządu o rozwój produkcji przemysłowej we wszystkich gałęziach, przygotowane zostały pod kierownictwem znakomitych uczonych i pedagogów nowe kadry, zdolne do uruchomienia seryjnej produkcji nowoczesnych motocykli.

Pokaźna ilość prototypów i doświadczalnych modeli, wybudowanych przed rokiem 30-tym wskazuje, że radziecka myśl konstrukcyjna pracowała intensywnie już w tym czasie. M. in. postawione zostały w Iżewsku pierwsze maszyny doświadczalne, opatrzone znakami IZ-1 do IŻ-6.

Motocykle te wypróbowano wszechstronnie w długodystansowych próbnych jazdach po Związku Radzieckim. Stały się one zaczątkiem późniejszej produkcji znanych już nie tylko na terenie radzieckich Republik, ale słynnych na cały świat maszyn sportowych — IŻ-350.

JEDNAKŻE seryjną produkcję motocykli rozpoczęła inna fabryka. Były nią Zakłady „Krasnyj Oktiabr" w Leningradzie, które w roku 1930 przystąpiły do



Motocykl L — 300

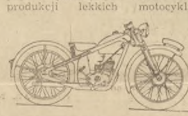
budowy maszyn z silnikiem dwusuwowym pod nazwą L-300. Silnik tych maszyn miał pojemność 293 ccm i dawał moc 6 KM przy 3000 obr./min. Podobny model produkować rozpoczęła również Iżewska Fabryka, dodając doń kilka własnych ulepszeń i nazwę IŻ-7.

W tym samym czasie szereg innych zakładów przemysłowych Związku Radzieckiego rozpoczyna produkcję motocykli o różnej kubaturze. I tak Zakłady w Charkowie dają na potrzeby radzieckich ludzi pracy doskonałe maszyny „350-ki" (czterosuw) i „600-ki" (czterosuw). Posiadały one jednocylindrowy silnik i wyróżniały nowoczesnym ujęciem konstrukcyjnym. Silnik charkowskiej „600-ki" dawał 16 KM przy 3000 obr./min. Równie oryginalną konstrukcją odznaczały się produkowane przez Charkowskie Zakłady „250-ki". Miały one ramę składającą się w swej części ze specjalnie przystosowanego zbiornika benzynowego. Silnik ich dawał 5 KM przy 3500 obr. min., a cały motocykl ważył tylko 85 kg.



Radzieccy konstruktorzy badają zalety świec krajowej produkcji

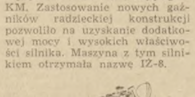
PODOLSKIE Zakłady Mechaniczne wyrabiały najcięższe podówczas motocykle radzieckie PMZ-A-750 z dwucylindrowym, czterosuwowym silnikiem, dającym 13 KM przy 3000 obr. min. Maszyny te przeznaczone były głównie do jazdy z wózkiem. Te same Podolskie Zakłady przystąpiły w późniejszym czasie do produkcji lekkich motocykli



Pierwsza „Setka" PMZ - 125

PMZ-125. Motocykl ten, jak na ówczesny rozwój myśli konstrukcyjnej na świecie, wyprzedził wiele zagranicznych modeli tego litrażu i stał się wzorem dla licznych typów w niemieckiej i angielskiej produkcji motocyklowej. Silnik dwusuwowy maszyny był zblokowany ze skrzynką przekładniową (trzybiegową). Dawał on 3 KM przy 3500 obr. min.

NAJWIĘKSZY jednak dorobek w dziedzinie produkcji motocykli posiada bezsprzecznie Iżewska Fabryka. Już w roku 1938 przystępują konstruktorzy i robotnicy fabryki do seryjnej produkcji nowoczesnego silnika o pojemności 293 ccm, dającego 8 KM. Zastosowanie nowych gaźników radzieckiej konstrukcji pozwoliło na uzyskanie dodatkowej mocy i wysokich właściwości silnika. Maszyna z tym silnikiem otrzymała nazwę IŻ-8.



„350-tka" IZ-9

Z każdym rokiem ulepszali robotnicy i inżynierowie swą „IZ-etkę", której sława sięgała już daleko poza granice ZSRR. Zbudowano do niej również silnik czterosuwowy 350 ccm, dający 13 KM przy 4800 obr. min. Maszyna ta uzyskała z łatwością szybkość 100 km godz. Trzeba dodać, że cały szereg nie opisanych tu maszyn eksperymentalnych uzyskiwał w ZSRR znaczne szybkości, nie tylko nie ustępujące rekordom motocykli zagranicznych, ale nawet w wielu wypadkach je przewyższającym.

PRZESTAWIENIE motocyklowej produkcji ZSRR odbyło się dopiero po zdradzieckim napadzie faszystów Hitlera na Związek Radziecki. Fabryki produkujące modele na użytek i potrzeby radzieckiego świata pracy stanęły przed nowym zadaniem. Dostarczyć Armii Radzieckiej jak najnowocześniejszego sprzętu motorowego. Zadanie to zostało wykonane. Dzięki wysiłkowi radzieckich robotników i uczonych fabryki przeszły na nowe formy produkcji i organizacji pracy.

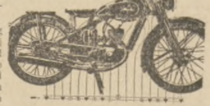
Inżynierowie opracowali szereg nowych modeli, które zdały swój egzamin doskonale w latach wielkiej wojny ojczyźnianej. Były to maszyny różnych kategorii od lekkich „300-tek" do ciężkich maszyn z wózkami o potężnych silnikach 1000 ccm. Motocykle te opisywaliśmy już w naszym piśmie: są to przede wszystkim świetne M-72, TMZ-53 (silnik 1000 ccm, napęd na koła wózka) oraz M-21 z dwusuwowym silnikiem 290 ccm.

PO zwycięskim zakończeniu wojny przemysł radziecki znowu rozpoczął swą pokojową produkcję z myślą o człowieku pracy, o jego wygodzie i potrzebach. Rozmach, z jakim produkuje się obecnie w Związku Radzieckim sprzęt motorowy nie posiada równego sobie na całym świecie. Cztery ośrodki przemysłowe przemienione zostały na Zakłady Motocyklowe. W Moskwie, Kijowie, Iżewsku i Irbicku trwa nieprzerwanie praca, dzięki której wszystkie narody ZSRR mogą być bogato zaopatrzone w nowoczesny sprzęt motocyklowy.

JEDNOCZEŚNIE rozpracowane zostało ujednolicenie całej produkcji motorowej ZSRR. Utworzono dwie zasadnicze grupy z zachowaniem trzech kategorii. Grupa pierwsza reprezentuje maszyny dla zrzeszeń sportowych i zawodników o dużym poziomie technicznym. W grupie drugiej znajdują się maszyny przeznaczone dla najszerszych rzesz odbiorców. Każda z tych grup składa się z maszyn o małej mocy od 100 do 200 ccm, o mocy średniej od 300 do 500 ccm i wreszcie o dużej mocy powyżej 500 ccm.

Do grupy pierwszej, sportowej należą w kat. do 200 ccm — S1A, S1E, w kat. do 500 ccm — M-35, GK1, Kometa 2, w kat. powyżej 500 ccm mamy — 16A, M-80, M-75. Specjalna uwaga należy się tu maszynie nazwanej Kometa 2. Na niej zawodnik Szumilkin uzyskał kilka bezwzględnych rekordów szybkości. Silnik Komety daje moc 41 KM przy 7000 obr. min. Silnik innej 250-ki — GK-1 daje jeszcze większą moc — 47 KM przy 6000 obr. min.

W grupie użytkowej mamy więcej maszyn w klasach niższych, gdyż takie właśnie są zawsze najbardziej poszukiwane. I tak w kat. do 200 ccm znajdują się: M-1-A, K-1-B, K-1-D; w kat. do 500 ccm: IŻ-350, S-6-M, S-5-M, a w kat. powyżej 500 ccm: M-72. W grupie tej na największą uwagę zasługuje świetna Iż-350, uzyskująca z każdym rokiem coraz to nowe sukcesy, nawet w walce z maszynami wyczynowymi. Trzeba podkreślić, że wszystkie te maszyny nie tylko posiadają nowoczesne ujęcie



Popularna „Setka" — Moskwa

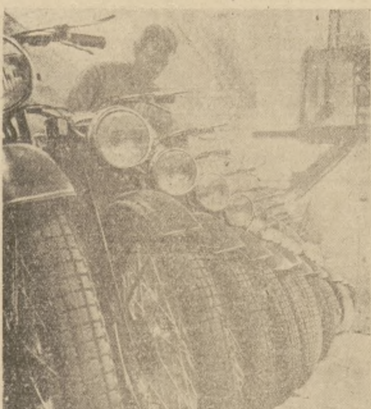
konstrukcyjne stosowane w produkcji zagranicznej, jak teleskopowy widelec, resorowany tył, zblokowaną skrzynkę z silnikiem, ale również cały szereg ulepszeń, nieznanych jeszcze kapitalistycznym producentom motocyklowym.

PORÓWNANIE, jakie mógł Czytelnik przeprowadzić między przedwojenną, a obecną produkcją motocyklową ZSRR, daje jasny obraz olbrzymiego rozkwitu radzieckiego przemysłu motoryzacyjnego. Pomimo kilkuletniej wojny z hitlerowskimi Niemcami i zniszczeń dokonanych przez faszystów, radziecka produkcja nie tylko nie zatrzymała się, ale poszła daleko naprzód, wykazując swą niespotykaną dotychczas na świecie prężność, zarówno w okresie pokojowej pracy, jak i w latach narzuconej przez imperialistów wojny.

Wszystko to świadczy, że jedynie w ustroju socjalistycznym siły wytwórcze i cały potencjał gospodarczy kraju może być w pełni wykorzystany, niosąc rozkwit materialny społeczeństwa i zwiększenie się stopy życiowej ludności aby poprzez coraz to nowe sukcesy, dać wreszcie podstawy do zbudowania ustroju szczęścia — komunizmu.



Mistrz sportu Jefremowa na sportowej maszynie S1A



W magazynach Moskiewskiej Fabryki Motocykli tysiące nowych maszyn oczekuje na wysyłkę do najdalszych zakątków ZSRR.

Rekordy Związku Radzieckiego na maszynach krajowej produkcji

Trasa	kategoria w cm	wyniki: czas	wyniki: szybk. km/g.	zawodnik
1 km ze startu lotnego	do 125	19. 35	122,7	I. Suszczewskij
	do 250	20. 63	174,5	K. Matiuszin
	do 350	19. 82	181,6	I. Kirillow
	do i ponad 750	19. 48	184,8	N. Szumilkin
50 km ze startu w miejscu	do 125	25. 03. 1	119,8	N. Michejewa
	do 250	21. 24. 0	140,2	K. Matiuszin
	do 350	18 33. 6	161,6	I. Kirillow
	do i ponad 750	18. 19. 5	163,7	J. Karol
300 km ze startu w miejscu	do 125	2. 52. 23. 9	104,4	A. Nowikow
	do 250	2. 32. 35. 5	118,0	I. Kirillow
	do 350	2. 27. 08. 9	122,4	K. Matiuszin
	do 500	2. 09. 32. 8	138,9	O. Gringant
	do 750	2. 05. 07. 2	143,9	A. Dubrowin

„ZA KIEROWNICĄ". Wyd. Szefostwo Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Nowowiejska 33. Tel. 89680, wewn. 26-03. Administracja: Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO Nr 1 91000. Druk Wyd. MON Nr zam. 99 2B-28637